







ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA  
CAMPUS DI CESENA  
SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN  
ARCHITETTURA

## Isolati Urbani. Progetto per la Stazione di Rimini

Tesi in:

Laboratorio Di Laurea: Figure Di Spazi Urbani (c.i.)

Relatore:

Francesco Gulinello

Presentata da:

Luca Baldini

Correlatore:

Anna Maria Manferdini

Sessione I

Anno Accademico 2014/2015



## Premessa

Il progetto qui illustrato parte da una serie di approfondimenti che hanno riguardato il laboratorio di sintesi finale Figure di Spazi Urbani, di cui si riportano alcuni estratti, elaborati dai diversi partecipanti al corso. La lettura tematica del territorio di Rimini ha portato ad elaborare delle strategie, che buona parte risultano in sostanziale accordo con le scelte dei gruppi che si sono occupati della medesima area, quella della stazione ferroviaria. Innanzitutto si prevede la ricucitura spaziale del tessuto urbano, che presenta importanti vuoti da colmare con strutture al servizio della collettività, spazi commerciali e a vocazione terziaria, nonché residenze di vario taglio, in parte sociali, e alloggi per studenti. Poichè si opera in una zona centrale e privilegiata dal punto di vista infrastrutturale, la densità dei comparti edificati sarà elevata, anche per potenziarne l'effetto rivitalizzante, unitamente all'ingente rafforzamento della rete degli spazi aperti, del verde pubblico e dei collegamenti ciclo-pedonali. La progettazione del costruito si concentrerà sui suoli la cui funzione naturale è già compromessa e si restituiranno alla cittadinanza riminese quei manufatti edilizi che rappresentano la memoria storica del periodo romano (anfiteatro e mura della città) e del primo Novecento (strutture a servizio della ferrovia) che attualmente risultano inagibili. A livello concettuale l'obiettivo principale è quello di risaldare le due maglie di città che si sono sviluppate in maniera totalmente indipendente dal dopoguerra ad oggi, la città storica e la città del mare, per ricostituire l'idea di una Rimini in armonia fra le sue parti e invertire la deriva centrifuga che da decenni caratterizza lo sviluppo urbano della città ai danni del territorio naturale e rurale. L'isolato urbano, principio insediativo riconosciuto come prevalente nel tessuto del centro storico e reinterpretato nel progetto delle corti tematizzate, è il principale tema di questo lavoro, che parte proprio da uno studio storico e critico sull'isolato come strumento fondamentale del "fare città".



## INDICE

### Territorio e Città

#### 1. IL TERRITORIO

- 1.1 Modificazione e riuso (Pandolfi e Tiddia) P. 4
- 1.2 Territorio costiero e consumo di suolo (Baldini, Lambertini, Larovere) P. 27
- 1.3 Metropoli riviera (Rudnjanin, Montefiori, Sticco) P. 51

#### 2. LA CITTÀ

- 2.1 Nascita ed evoluzione di Rimini (Pasini, Santonocito) P. 62

### Temi

#### 6. L' ISOLATO URBANO: GENEALOGIE

- 6.1 Evoluzione storica dell'isolato urbano P. 81
- 6.2 Le espansioni urbane P. 84
- 6.3 Storia "involutiva" del tessuto urbano P. 86
- 6.4 Verso un isolato contemporaneo P. 96
- 6.5 L'isolato nella pianificazione contemporanea P. 102

#### 7. L'ISOLATO URBANO: ESPERIENZE CONTEMPORANEE

P. 109

### Progetto

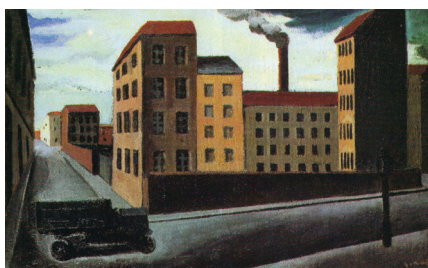
#### 8. PROGETTO: AREA DELLA STAZIONE DI RIMINI

- 8.1 IL PROGETTO A SCALA URBANA P. 121
- 8.2 Cesura urbana: città storica e città del mare P. 121
- 8.3 Ricucire la ferita: i tessuti e il ponte P. 122
- 8.4 Principi insediativi: le torri nel parco P. 123
- 8.5 Principi insediativi: gli isolati a corte P. 124
  - Corti in sequenza
  - Polo universitario
  - Centro direzionale
  - Patio
  - Square
  - Giardino d'inverno
- 8.6 Strategie territoriali e sistema naturale P. 129
  - Anelli strategici
  - Verde pubblico

8.7 IL PROGETTO A SCALA ARCHITETTONICA	P. 130
8.8 Rapporto con le preesistenze	P. 130
8.9 Viabilità vs Mobilità	P. 132
Strada porticata	
Rambla	
Asse pedonale	
8.10 Il progetto del verde	P. 134
8.11 Programma funzionale	P. 135
8.12 Progettazione delle residenze	P. 136
8.13 Il sistema dei parcheggi	P. 137
Bibliografia	P. 140



## MODIFICAZIONE E RIUSO



### UN BILANCIO DELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE

Questo capitolo affronta il tema della modificazione e del riuso, in quanto nelle aree di progetto sono presenti le infrastrutture, della stazione e dell'aeroporto, a cui sono connessi edifici oggetto di dismissione, come depositi, officine per manutenzione e per l'amministrazione. Nello specifico dell'aeroporto, si trovano due colonie, la Novarese e la Bolognese, risalenti agli anni '30 e vincolate per interesse storico, risulta quindi opportuno uno studio del preesistente al fine di valutarne il recupero e l'eventuale riuso.

Tra gli anni '60 e '70 in Europa, in particolare nell'Europa centrale e orientale, si è verificata una profonda crisi del settore industriale, numerosi stabilimenti ed impianti sono stati chiusi, molte attività e realtà produttive sono state soppresse. Si sono imposti nuovi modelli produttivi ed economici, avviati processi di decentramento, di delocalizzazione e di industrializzazione diffusa, ci sono stati cambiamenti tecnologici e una ridefinizione del rapporto tra spazio e produzione. Il modello tayloristico che associava suolo e lavoro, spazio e ciclo produttivo è stato abbandonato, la produzione diviene, grazie al crescente sviluppo tecnologico, realizzabile in spazi sempre più piccoli, in interstizi urbani e rurali.<sup>1</sup>

A queste mutate condizioni e alla crisi industriale è connesso il fenomeno della dismissione industriale, che ha generato la soppressione di attività produttive, la chiusura di numerosi stabilimenti ed il conseguente abbandono di aree, che così oggi appaiono come interruzioni nel disegno compatto della città. Nelle città si sono create fratture, perdite di ruoli e di fisionomie, il legame tra l'aspetto fisico e il carattere sociale delle attività è venuto meno, Bernardo Secchi negli anni '80 interviene nel denso dibattito sul tema delle aree dismesse, inquadrandole come componente di rilievo, nell'ambito più ampio dei vuoti urbani.<sup>2</sup>

Le aree dismesse sono testimonianza di relazioni concluse, vuoti di significato e ruolo; il passato testimonia la previsione di un futuro possibile, negato nella realtà dai fatti e dagli eventi, il cui corso ha interrotto il binomio area-funzione, che è alla base delle aree industriali e produttive. Questi spazi soffrono della mancanza di una

Fig. 1. M. Sironi, *Paesaggio urbano con camion*, 1920, olio su tela, cm 50x60, collezione privata.

1. Secchi 1984a, p. 10.

2. Secchi 1984b, p. 18.



definizione morfologica, le cui cause sono oggetto ancora una volta della riflessione di Secchi:

Non si tratta solo di aree o di strutture deprivate di una funzione e di un ruolo originario. Ai margini, soprattutto nelle periferie, vi sono vaste aree che più che testimoniare un passato, dicono di “un futuro che gli eventi hanno scartato”: aree agricole intercluse, sorpassate dall’edificazione, escluse dalla campagna, ma non inglobate nella città, in attesa di utilizzi che ora appaiono improbabili. Spesso sono anche aree in attesa di una definizione morfologica, che non l’hanno trovata per ragioni profonde, attinenti le relazioni tra le diverse parti della città e del territorio, i loro caratteri, le regole di accrescimento.<sup>3</sup>

Il termine dismissione implica oltre ad un rapporto interrotto e alla negazione di un ruolo, anche l’occasione e la possibilità dell’accoglimento di una nuova funzione; questo duplice significato è individuato da Sergio Crotti: «Come tutti i luoghi comuni, contiene un’ambivalenza: da un lato “dismissione” evoca l’esito di un ciclo attivo (sia esso concluso, destituito o interrotto) che allude a una perdita; d’altro lato, e per simmetria, postula un risarcimento nel riutilizzo delle aree rese disponibili a un’ulteriore attività».<sup>4</sup>

Le aree dismesse, in quanto vuoti, sono suscettibili di ripensamento, all’attribuzione di nuove funzioni e nuove relazioni, divenendo, secondo Secchi, tema progettuale di non semplice soluzione: conservare, ristrutturare, svuotare, riusare, o qualsiasi altra azione ha a che fare con la necessità di esplorare il probabile per reperire funzioni adeguate e proporzionate, ma soprattutto con l’identificazione di un senso possibile di questi luoghi.<sup>5</sup>

Sull’opportunità della rinfunzionalizzazione delle aree dismesse, Carlo Olmo coglie il valore strategico e indispensabile dei vuoti urbani nelle vicende della città e dei cittadini, sostiene che i vuoti rappresentano lo scarto tra i mutamenti politici, economici, sociali e la città fisica, che le aree dismesse, con la loro resistenza alle immediate trasformazioni e rifunzionalizzazioni, sono una garanzia per la realizzazione del cambiamento, in quanto capaci di assorbire le molteplicità e le conflittualità della società contemporanea. Per questo, secondo Olmo, la costante e affannosa ricerca di nuovi contenuti, dettata dall’horror vacui che affligge la nostra società, rischia di riproporre un “nuovo Medioevo”: I vuoti urbani e le aree

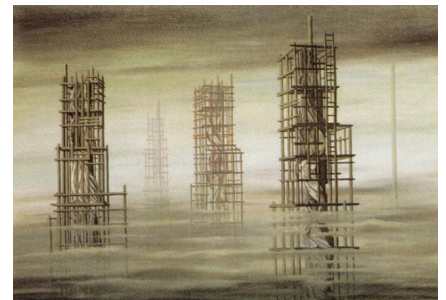


Fig 2. K. Sage, *Tomorrow is never*, 1955, olio su tela, 96.2 x 136.8 cm, Metropolitan Museum of Art, New York.

3. Secchi 1984b, p.20.

4. Crotti 1990, p. 69.

5 Secchi, B. 1984b, p.20.



dismesse, considerati negativamente, in realtà nella storia della città, hanno reso meno discontinuo il rapporto tra la città e la società, tra i diritti di cittadinanza e gli estranei. La volontà di rifunzionalizzare tutto è attinente «a una cultura che stabilisce che ogni spazio di una cattedrale deve essere occupato con qualche immagine possibilmente mitologica o di grande ragioni simboliche».<sup>6</sup>

La difficoltà della messa a punto di politiche e strategie per le aree dismesse è tale da richiedere un'attenta riflessione sull'identificazione stessa del problema, precedente la valutazione di possibili interventi. Secondo Pierluigi Crosta il primo passo per affrontare con efficacia la questione, è la definizione di ciò che “fa problema”, e la conseguente formulazione di una proposta che sia soluzione al problema. Questo approccio pur appearing banale pone questioni meritevoli di approfondimento:

La prima questione riguarda il carattere “deciso” di ciò che “fa problema”. Detto altrimenti, l'individuazione del problema non avviene al di fuori, prima e indipendentemente dal processo che elabora una proposta d'intervento: ma se l'individuazione del problema non può essere considerato come un imput della politica, allora il processo di elaborazione di una politica è non meno processo di definizione del problema che processo di messa a punto di una soluzione. Dunque, l'individuazione del problema non è precondizione all'elaborazione della politica, bensì un prodotto (sottoprodotto) dell'elaborazione della politica.<sup>7</sup>

Fig. 3. G. De Chirico, *Interno metafisico (con grande officina)*, 1916, Olio su tela, 96.3 x 73.8 cm, Staatsgalerie, Ferrara

6. Olmo 2002, pp. 25-26.

7. Crosta 1990, p. 47.

Le aree dismesse non sono necessariamente un ostacolo, gli scenari ad esse legati, possono trovare una dimensione di speranza e di apertura a nuove possibilità, lasciando alle spalle gli accenti problematici e tragici della crisi industriale. Questi spazi possono porsi come occasioni di trasformazione e di riscatto di una società capace di coglierne il potenziale e di metterlo a sistema con le altre risorse territoriali e sociali.

## TIPOLOGIE D'INTERVENTO SULLE AREE

Per quanto riguarda le possibilità d'intervento sulle aree dismesse, ripercorrendo l'articolo *Luoghi urbani ritrovati*<sup>8</sup> di Crotti, è possibile individuare alcune delle possibili posizioni assunte riguardo al loro utilizzo e comprendere, quindi, come il fondamento concettuale della trasformazione urbana rifletta di volta in volta una differente idea di città.

La prima posizione presa in considerazione opera sulle aree dismesse applicandovi un "procedimento omologativo" ovvero cancellando quelle che sono le peculiarità dello spazio a favore di un'integrazione di esso rispetto ai tessuti circostanti. Crotti inserisce all'interno di questa categoria quelle che definisce «le versioni neo-storiciste, de-costruttiviste e marginaliste»<sup>8</sup> di intervento.

Un'altra posizione è quella che auspica il ripristino di un ruolo emergente per la compagine urbana e le aree prese in considerazione, «calandovi grandi e autonomi apparati dispositivi che, con diversi accenti attendono a una rifondazione del luogo, o a una restaurazione razionale di valori, o a un'esibizione della contemporaneità»<sup>9</sup>. A questa attitudine, definita da Crotti positivista, si accomunano gli interventi di stampo neo-accademico, neo-costruttivista o ipertecnico, che assimilano l'idea di progresso ad un principio di ordine.<sup>9</sup>

La terza posizione, più recentemente diffusa, arriva a mettere in crisi la possibilità stessa della ricostruibilità dell'area dismessa, questo «in omaggio a una radicale opzione antistoricista che presuppone una cesura nel processo ininterrotto di destrutturazione e ristrutturazione degli abitati»<sup>8</sup>, questa concezione abbraccia sia «versioni colte, e consapevoli dei necessari equilibri insediativi»<sup>8</sup> sia «versioni irrazionalistiche e regressive per le quali, parafrasando l'anatema loosiano, "L'intervento è delitto"»<sup>8</sup>. Queste concezioni partendo dall'idea di «mantenere attributi di naturalità dei luoghi urbani», non hanno una visione d'insieme di quello che è il complesso rapporto tra natura, cultura e artificio nella contemporaneità, poiché non si allacciano alla tradizione del giardino urbano, né fanno proprio il dato oggettivo che impone oggi la costruzione storica come artificio supremo. Negare la possibilità di ricostruzione sui siti industriali dismessi, non cogliendo la declinazione contemporanea di queste aree, è un indiretto incentivo ai processi di consumo del territorio e

8. Crotti 1990, p. 69.

9. Crotti 1990

alla perdita di cultura urbana, fondata sulla dialettica delle differenze ricomposte.<sup>9</sup>

La quarta posizione prevede infine che si formulino “ipotesi sperimentali” ed aperte, in base a cui operare gli interventi modificativi delle aree dismesse, adeguando gli strumenti della conoscenza progettuale alle problematiche della metropoli, della questione urbana, della trasformazione. Questo corrisponde ad un atteggiamento propositivo e razionale, consapevole delle difficoltà derivanti dalle leggi spesso rigide del mutamento e in grado di affrontare le trasformazioni urbane attraverso il progetto.

Esaminando diverse posizioni rispetto al tema delle aree industriali dismesse Crotti sottolinea la mancanza di una riflessione teorica autonoma, ma limitata a seguire le dinamiche insediative dettate da cambiamenti strutturali e accelerati, per questo i fenomeni di dismissione sono stati colti a posteriori, come l'esito di processi di trasformazione del quadro urbano, spesso sottovalutati o travisati. Le conseguenti elaborazioni tardive e proposte progettuali da parte dei vari operatori sono risultate deboli e riduttive, tese talvolta più a prendere parte al dibattito sulle aree dismesse che si stava sviluppando, che non a offrire reali alternative.

## LA NOZIONE DI MODIFICAZIONE

Fornire una definizione univoca di modificazione è senz'altro difficoltoso, come asseriscono Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset in *Strategie della modificazione*: «Proprio perché molto generale la nozione di “modificazione” evoca uno spettro di problemi così vasto da rendere poco raccomandabile una sua fenomenologia esaustiva e complessiva»<sup>10</sup>. Intorno a questo tema si è costituito un intenso dibattito che, a partire dalla necessità di conservazione dei centri storici e dalla tutela dell'ambiente, ha sviluppato una maggiore sensibilità riguardo al valore della realtà esistente nella sua dimensione fisica e materiale. Secondo queste istanze, l'intervento anziché negare l'esistente, deve accogliere la sua eterogeneità e la sua valenza storica a tutto campo, ecco quindi che già una primordiale definizione viene in luce, nonostante le premesse, anche nel testo di Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset: «modificazione, cioè dell'uso dell'esistente come

10. Brandolini, Croset 1984, p. 16.

materiale».<sup>10</sup> Sulla stessa linea si pone anche Gregotti, che nel suo testo intitolato per l'appunto *Modificazione*, dichiara: «Non v'è dubbio che non si dà nuova architettura senza modificazione dell'esistente»<sup>11</sup> ed ancora:

la “modificazione” è, nella sintassi linguistica, un modo di essere del modo, cioè della categoria del verbo, che definisce la qualità dell'azione (modo congiuntivo, indicativo, ecc), quindi essa rivela anche la coscienza dell'essere parte di un insieme preesistente, la trasformazione introdotta in tutto il sistema dal cambiamento di una delle sue parti ed indica che essa si sviluppa nel tempo e, attraverso la radice etimologica che la ricollega al concetto di misura (modus), si congiunge poi al mondo geometrico delle cose finite.<sup>11</sup>

Un altro apporto autorevole è quello di Oswald Mathias Ungers che in *Modificazione come tema* definendo la modificazione in architettura afferma:

Non significa altro che il riconoscimento di caratteristiche di qualità nella realtà, la loro trasformazione in una nuova forma di qualità. Fondamentalmente non è né più né meno che il costante rinnovo delle forme del pensiero e delle situazioni reali. La modificazione si dirige sia indietro osservando gli avvenimenti storici che in avanti verso nuovi concetti che ne derivano. E' adeguamento del presente, ma con gli elementi esistenti crea contemporaneamente qualcosa di assolutamente nuovo, perché finora inedito. Dissolve l'antagonismo tra gli estremi, tra i contrari e li rende arte di un concetto comune di riferimento.<sup>11</sup>

La strategia della modificazione, come scritto da Vittorio Gregotti, si sviluppa a partire da un tentativo di difendere la produzione architettonica dagli errori del passato, si parla quindi di

una strategia difensiva volta probabilmente a minimizzare gli errori, ad aggirare gli impedimenti, a ridurre le arbitrarie, i vaniloqui omnisimbolici, le trovate travestite da riconoscimenti: una strategia ben lontana dalle rischiose generosità dei maestri del moderno, ma ad essa legata dalla tradizione dell' “orgoglio della modestia”, dall'idea di architettura come lavoro.<sup>13</sup>

L'allontanamento definitivo della modificazione dalla nozione incerta

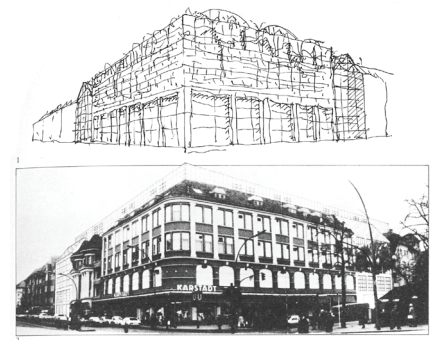


Fig.2 Schizzo e fotomontaggio dell'ampliamento del grande magazzino Karstadt a Berlino. Progetto di O. M. Ungers.

10. Brandolini, Croset 1984, p. 16.

11. Gregotti 1984, p.5.

12. Ungers 1984, p.28.

13. Gregotti 1984, p.3.

di riforma avviene grazie al legame con l'ambiente circostante che costringe ad un esercizio continuo di confronto con l'orizzonte rappresentato dal concreto specifico.

Secondo Gregotti: «un'altra nozione che accompagna quella di modificazione: la nozione di appartenenza [...] si oppone progressivamente all'idea di tabula rasa, di ricominciamento, di oggetto isolato, di spazio infinitamente ed indifferentemente divisibile».<sup>12</sup> L'appartenenza a una tradizione, a una cultura, a un luogo, diviene la chiave di lettura di questa nuova attenzione per i materiali della memoria, presente anche nell'avanguardia architettonica, non derivata da un interesse nostalgico, ma dalla costituzione di nuovi ordini attraverso lo spostamento contestuale e la contrapposizione tra il nuovo e la memoria stessa. Nell'architettura della modificazione lo studio della storia abbraccia la convinzione che l'idea di luogo sia alla base del progetto, il sistema di relazioni esistenti e la continuità della disciplina architettonica sono in primo piano nella ricerca progettuale. Nel periodo dell'avanguardia architettonica l'idea di "straniamento" deriva dal costituirsi come eccezione rispetto alla regola dell'appartenenza nella dialettica con il contesto specifico. Gregotti sottolinea come già a partire dagli anni '40 inizi il riscatto per l'attenzione alle differenze dei siti, a cui seguono gli enunciati della teoria Rogersiana delle preesistenze ambientali, e il riconoscimento della storia come materiale del progetto, una storia che critica l'idea stessa di movimento moderno, ampliandone il senso fino a renderlo tradizione. Il luogo diviene quindi fondamento del progetto, partendo dall'idea d'appartenenza come pedagogia del progetto si vede l'utilizzo della città e del territorio come materiale principale.

Non si può più prescindere da «l'analisi urbana, gli studi sulla città e sui rapporti tra morfologia e tipologia da un lato, la nozione di principio insediativo e della geografia come storia dall'altro, (che) pongono le basi per un semplice più definito interesse per il luogo come fondamento del progetto».<sup>12</sup>

Anche Ungers insiste sull'argomento del rapporto con il contesto:

l'architettura non è trasferibile a piacere, non è pensata per qualunque luogo neutro, ma si insedia in un contesto ben caratterizzato, al quale è indissolubilmente legata e col quale viene percepita e vissuta. L'architettura di un luogo è contemporaneamente una intensificazione, una

12. Ungers 1984, p.28.



chiarificazione, una qualificazione del luogo stesso.<sup>14</sup>

Secondo Gregotti vi sono diverse ragioni per cui l'idea di modificazione è ritenuta sufficientemente significativa da essere inclusa nella prassi progettuale.

Innanzitutto, «è radicalmente cambiata la condizione del lavoro di architettura in Europa»<sup>15</sup> le risorse non sono più utilizzate per la fondazione del nuovo ma principalmente per la trasformazione di fatti urbani e territoriali. Il riconoscere valore all'esistente ha reso ogni azione di architettura un atto di trasformazione parziale, basti pensare che anche la periferia urbana si riconosce in quanto luogo e ricerca a sua volta identità attraverso la modificazione.

La seconda motivazione deriva da una reazione alla prassi, del pensiero disciplinare che preferisce «produrre modelli formali da imitare, secondo le leggi della produzione di massa dove ciò che si imita è il comportamento ed il risultato stilistico, mai la necessità teorica o poetica che produce la trasformazione».<sup>15</sup>

Oggi è necessario focalizzarsi sulla differenziazione, sulla risoluzione del caso specifico, utilizzando le leggi della costruzione del luogo come materiale indispensabile per poter proporre frammenti dell'ipotesi, senza però scadere in un ritorno di un regionalismo che rischia di riproporre il caratteristico come difesa priva di propri valori resistenti al passaggio del momento.

Si deve porre attenzione affinché la modificazione divenga l'elemento che «trasforma il luogo in cosa dell'architettura»<sup>15</sup>, con una fondazione simbolica che rappresenta il prendere contatto con l'ambiente fisico in tutte le sue accezioni, attraverso la costituzione di un principio insediativo.

Il desiderio di costruire un linguaggio sulla modificazione, porta ad interrogarsi su come si possa trasmettere la modalità di fondazione secondo tale principio, determinato dalla conoscenza del caso specifico, che non derivi dall'ineffabilità delle scelte soggettive ed empiriche.

Infine, la terza ragione per ritenere la modificazione un concetto applicabile nell'operatività, è il desiderio di una sedimentazione del processo creativo, che non si limiti più, quindi, ad un «vacuo chiacchiericcio supertecnico e superstilistico»<sup>16</sup>, ma che punti invece alla consolidazione di regole che rispondano a necessità specifiche.

14. Ungers 1984, p.26.

15. Gregotti 1984, pp. 4-7.

16. Gregotti 1984, pp. 6-7.

17. Brandolini, Croset 1984, p. 18.

18. Gregotti 1984, p. 3.

Aspirazione che non può prescindere dal ragionare il progetto inteso come «silenziosa modificazione del presente specifico»<sup>16</sup>. L'accettazione della dimensione temporale dell'architettura, sia per quanto riguarda il suo uso, sia per il lavoro progettuale, e quindi dell'ineluttabilità, in quanto parte del mondo soggetta ai processi di entropia e di usura, del suo processo di cambiamento, e quindi anche di funzione e di senso rispetto al contesto.

## STRATEGIE DI MODIFICAZIONE

Considerata la vastità del campo rappresentato dal progetto fondato sulla modificazione, si è scelto, a partire dalla lettura di *Strategie della modificazione* a cura di Sebastiano Brandolini e Pierre-Alain Croset, di studiare gli interventi di modificazione a tre livelli, distinzione operata sulla tipologia e non sulla scala dei progetti.

di individuare tre possibili modalità di approccio al progetto inteso come modificazione. Il primo livello attua la modificazione sulla dimensione materiale e funzionale: dalla semplice manutenzione alla trasformazione d'uso, «dai singoli interventi di ampliamento o completamento di un edificio alla modificazione complessiva di un intero sistema di edifici inseriti in nuovi quadri e logiche urbane e territoriali».<sup>17</sup>

Il secondo livello «non è più la modificazione concreta della sostanza edilizia a venir presa in considerazione, ma quella del sistema di relazioni tra oggetto e il contesto fisico percepito in cui si trova inserito: la modificazione delle relazioni diviene l'obiettivo della nuova architettura, provocando spostamenti a livello percettivo persino quando l'architettura dei singoli edifici rimane immutata».<sup>17</sup>

Nel terzo livello la modificazione riguarda «le relazioni tra il nuovo intervento ed il sistema di riferimento offerto dalla organizzazione geografica, territoriale o urbana o, in modo più generale, dalle condizioni e tecniche d'intervento».<sup>17</sup>

L'intervento avviene a partire dalla modificazione del paesaggio, della morfologia urbana e dei sistemi delle infrastrutture fino ad arrivare al cambiamento una tradizione o una cultura storicamente sedimentata. Secondo Gregotti il progetto può agire essenzialmente secondo due modalità: la prima è una «risposta mimetica, stilistica, a partire da un'idea di contesto»<sup>18</sup> mentre la seconda individua un «linguaggio



della conoscenza del luogo, quindi il progetto diviene misura della qualità della modificazione che esso induce»<sup>18</sup>.

Mentre nel primo caso si limita ad un'assimilazione apparente dell'ambiente, nel secondo caso, maggiormente interessante per il nostro studio, la trasformazione delle relazioni tende ad assumere essa stessa il valore di linguaggio, una tensione trasmessa tramite il racconto di non coincidenze, di relazioni, impossibili da colmare al giorno d'oggi attraverso un atto unitario, che rendono possibile una migliore conoscenza attraverso l'individuazione di specifici campi di conflitto.

Anche Ungers, quando individua le caratteristiche di progetti efficaci di modificazione, sottolinea che «ogni progetto manifesta l'opposizione, non la conciliazione, tra il vecchio e il nuovo, tra l'esistente e il suo completamento»<sup>19</sup> a suo avviso inoltre «il cambiamento di funzione (...) non ne determina tuttavia una forma specifica di modificazione: ciò che importa è l'affermazione di un concetto in grado di costruire e dare senso alle relazione tra il nuovo e l'esistente»<sup>19</sup>.

18. Gregotti 1984, p. 3.

19. Ungers 1984, p. 28.

20. Bondonio *et al.* 2005, p.45.

## RIUSO VALUTAZIONI CRITICHE DELL'ESISTENTE

All'interno del rinnovato interesse per l'esistente da parte della cultura, il riuso si impose negli anni '80 allo scopo di preservare gli edifici esistenti apprezzabili, sia per il proprio valore estetico sia per quello storico, senza dimenticare la nascente esigenza di riduzione dell'impatto ambientale del settore edilizio.

Se in alcuni casi il recupero e la riconversione d'edifici esistenti si rivela un'operazione di natura più ergonomica ed efficiente, nella maggiore parte degli interventi si propende per la tecnica di demolizione e ricostruzione, per i limiti imposti dalle operazioni di bonifica ambientale e «specialmente in strutture fortemente degradate i cui costi sono difficili da stimare preventivamente»<sup>20</sup>.

La difficoltà di reperire risorse economiche sufficienti per riconvertire il manufatto e per le eventuali bonifiche ha legato all'iniziativa ed al finanziamento pubblico i maggiori interventi di riuso influenzando l'inserimento di funzioni utili alla collettività.

Ne sono esempi significativi: la città della scienza a Bagnoli, la città delle culture a Milano, il complesso fieristico-espositivo a Palermo e la casa dello studente a Venezia.



Fig. 3. Restauro di Castelvecchio, Verona,  
Vista della statua di Cangrande,  
Dal Co, F., Mazzariol, G. 2005, *Carlo Scarpa, 1906 1978*, Milano: Electa, p.36

Negli interventi d'iniziativa privata, la riconversione degli edifici risulta decisamente marginale e si limita all'inserimento di funzioni pubbliche: spazi espositivi e per lo spettacolo, centri culturali, servizi e terziario pubblico sono le funzioni più ricorrenti, come nella riqualificazione a Genova-Fiumara nelle ex officine Ansaldo, intervento realizzato tra il 1999 e il 2006, di estensione di 170000 mq, che ha permesso la realizzazione di residenze e servizi in un pezzo di città che da anni versava in uno stato di abbandono.<sup>21</sup>

La scelta del mantenimento dell'edificio nel tempo e il suo riuso non deve però sfociare in un'indifferenza per la qualità architettonica dell'intervento, non deve infatti limitarsi a aspetti economici e tecnici, ma comprendere innanzitutto temi progettuali e concettuali divenendo occasione di trasformazione. Vi deve essere un'interpretazione critica dell'esistente, come nel caso esemplare di Carlo Scarpa, è significativa la sua capacità di accostare materiali diversi, di comprendere nelle stratificazioni delle sue opere storia, luoghi, stagioni e significati. Il preesistente è conosciuto, fatto proprio, commentato, nel restauro del Museo di Castelvecchio, operato in più fasi tra il 1958 e il 1974, l'edificio viene depurato dai falsi storici derivati da restauri precedenti e trasformato esso stesso in un reperto, si potrebbe dire che per Scarpa il progetto è già nel luogo.

Scarpa è capace di rivelare l'esistente sotto una nuova luce attraverso il proprio progetto e di modificarlo attraverso un fine gioco di svelamento di contrasti e differenze.<sup>22</sup>

Negli interventi privati la riconversione degli edifici è una pratica raramente scelta, quando viene attuata si opta per l'inserimento di funzioni pubbliche: spazi espositivi, centri culturali, servizi e terziario, come a Genova-Fiumara nel recupero delle ex officine meccaniche Ansaldo e a Milano nell'Ex Innocenti Maserati (nella prima versione del progetto) si registrano alcuni dei casi di utilizzo per funzioni commerciali, terziario-produttive e ricettive.

In Italia, raramente la riconversione si indirizza verso funzioni residenziali, «Nonostante il successo riscontrato da anni in altri paesi europei, l'eccezionalità del caso conferma la a permanente diffidenza del mercato italiano verso modelli abitativi legati al riuso di strutture industriali»<sup>23</sup>. Tra i pochi casi in Italia di riconversione legata all'edilizia residenziale, emerge il PRU per l'Ex Junghans di Venezia

21. Bondonio *et al.* 2005.

22. Beltramini 2011.

23. Bondonio *et al.* 2005, pp. 45-46.

in cui sono stati riutilizzati 12 dei 25 volumi industriali preesistenti, circa la metà dei 31600 mq originari, per residenze. Benchè si tratti di un intervento d'iniziativa privata, risulta determinante la finalità sociale dell'operazione e il conseguente contributo pubblico derivato dall'approvazione del relativo PRU. Più di un terzo della superficie residenziale realizzata è infatti di tipo convenzionato e il 50% dei costi complessivi per le residenze universitarie, pari a un terzo circa della superficie complessiva recuperata, è finanziato direttamente dallo Stato.<sup>21</sup>

1

Un interessante punto di vista è espresso da Pierluigi Crosta in *Dismissione: la costruzione del problema* in cui evidenzia le problematiche relative al riuso

“il problema delle aree dismesse come problema del loro riuso. [...] non è tanto l'eventuale mancata sostituzione di funzioni o attività che “fa problema”, quanto l'intervento che, ignorando le leggi che governano l'espansione della città e assicurano la sostituzione quasi fisiologicamente, non riesce ad assecondare o contrasta tale andamento. [...] La vicenda del riuso -non solo in Italia- dimostra che “fa problema” non è tanto l'evenienza (o la mancata evenienza) del riuso, quanto piuttosto gli effetti di un certo tipo di riuso (e più precisamente l'effetto di espulsione dalle aree riusate di popolazioni e attività economicamente più deboli). Tali effetti hanno prodotto anche le operazioni di “risanamento” realizzate in epoca assai precedente (ed effetti di espulsione con caratteristiche molto simili sono previsti come contraccolpo di molte operazioni di riuso hanno spesso completato l'espulsione possibile). Per cui non era azzardato sostenere che ciò che rende specifiche operazioni di riuso è la trasformazione che per esse si produce nei rapporti tra operatori privati e pubblici di urbanizzazione, dando luogo a conflitti (il riuso come “area di conflitto” intracapitalistico e nuove alleanze).<sup>24</sup>

Il riuso è una pratica che presenta dei rischi e dei vantaggi, legati all'assetto economico, sociale e territoriale del contesto e in larga misura connessi agli attori coinvolti, il riuso può generare servizi, relazioni, attrazioni e può anche avere ricadute negative in termini di scarsa qualità progettuale e di contraccolpi sulle fasce deboli di popolazione, risulta fondamentale valutare la compatibilità dell'intervento su più piani per evitare conflitti di natura capitalistica e sociale.



Fig. 4. Planimetria dell'Emscher Park

24. Crosta 1990, p. 48



Fig. 5. Giardini tematici Duisburg

## Casi studio

### LA RIQUALIFICAZIONE DELL'EX AREA THYSSEN DUISBURG, 1992/2002

Questo caso studio è stato inserito nel capitolo in quanto si è scelto in diversi progetti per Rimini di realizzare un parco pubblico e di incrementare il verde pubblico, declinandolo talvolta in un connettivo della città e usandolo per caratterizzare importanti spazi urbani.

L'area della Ruhr in Germania ha subito profondi mutamenti nel tempo. Dalla metà del XIX secolo la presenza di giacimenti carboniferi e industrie pesanti legate al ferro e all'acciaio ha trasformato un bacino vallivo poco popolato, caratterizzato dalla presenza di piccoli villaggi, in un'area pesantemente urbanizzata e votata allo sfruttamento delle risorse naturali e all'industria, sono state costruite a tal fine abitazioni e infrastrutture, come ferrovie, strade e canali. I fulcri delle città erano gli stabilimenti industriali, essendo assenti le tradizionali centralità urbane.

Dagli anni sessanta a causa delle crisi industriale e della regressione delle attività estrattive e produttive, viene meno il ruolo identitario della fabbrica: le industrie vengono dismesse, il territorio viene abbandonato e lasciato profondamente inquinato. Peter Zlonicky descrive il mutamento del paesaggio che ne consegue:

Come apparirà ai nostri occhi il paesaggio della Ruhr settentrionale nella zona dell'Ems all'inizio degli anni Novanta?

- Una pluralità di città intessute l'una nell'altra, alle quali non si è mai prospettata la possibilità di diventare "vere città".
- Un paesaggio deturpato, che ancora oggi risente dello sfruttamento agricolo e, in modo preponderante, reca i segni lasciati dalla lavorazione a maggesi, dall'abbandono dei detriti e delle superfici residue.
- Un sistema di infrastrutture che venne realizzato al fine di soddisfare le esigenze dell'industria estrattiva e che oggi ha perso quasi totalmente importanza sia in ambito economico sia nelle città. La realtà attuale presenta canali navigabili per il trasporto dei beni di consumo, più di 50 porti, una fitta rete ferroviaria, scali merci, serbatoi di gas sospesi, condutture, centrali elettriche paralizzanti, depositi dei tram vuoti e resti di rotaie sull'asfalto sgretolato delle strade, che verranno riversati in

imponenti complessi industriali inutilizzati.<sup>25</sup>

La crisi della regione della Ruhr corrisponde alla crisi della sua popolazione, il tasso di disoccupazione è alto, i giovani non hanno un'istruzione, i posti di lavoro per le donne sono esigui, nonostante questo ci sono le premesse per un possibile sviluppo di un moderno tessuto cittadino: un paesaggio urbano decentrato e accessibile (in mezz'ora si può raggiungere qualsiasi punto della regione); sobborghi con le potenzialità di nuovi sviluppi; insediamenti operai che su iniziativa degli abitanti sono divenuti città giardino; nuove e diversificate produzioni; numerose attività culturali spontanee; la trasformazione di residenze costeggiate da orti in un paesaggio ricco di giardini; la vitalità delle sponde dei canali, lungo cui i cittadini desiderano abitare e trascorrere il tempo libero. Il territorio della Ruhr si è dimostrato capace di accogliere ed integrare, grazie al lavoro, culture ed etnie diverse, e si presenta aperto a nuovi sviluppi.

Nel 1989 il governo della Renania settentrionale-Westfalia annuncia un programma di rinnovamento per la regione ed istituisce l'IBA Emscher Park (Mostra Internazionale di Costruzioni e Architettura per il Parco dell'Emscher), una società a responsabilità limitata con il compito di coordinare sviluppi e interventi della riqualificazione del distretto della Ruhr, i cui temi individuati sono: la ricostruzione del paesaggio in un grande parco, in cui le barriere, come le recinzioni, devono essere eliminate; il miglioramento ecologico del corso dell'Ems e della sua estesa rete idrografica; la realizzazione del canale Reno-Herne e una valorizzazione della vita sull'acqua e dei porti esistenti; monumenti-industria, preservare gli edifici e gli impianti industriali come testimonianze della cultura e della storia della regione; lavoro nel parco, la qualità ecologica e strutturale deve orientare le imprese ad investire sul parco; abitazioni e nuovi modi di abitare, che coinvolgano i cittadini in iniziative mirate allo sviluppo della "città-giardino del futuro"; nuove attività culturali e sociali e lo sviluppo di nuove occupazioni legate alla natura e al parco.<sup>25</sup>

Tra i progetti realizzati nell'ambito di questa vasta operazione di riconversione del bacino della Ruhr c'è la riqualificazione dell'ex



Fig. 6. Piazza Metallica

25. Zlonicky 1990, p.16.

Il capitolo è debitore dell'articolo di Zlonicky, P. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).



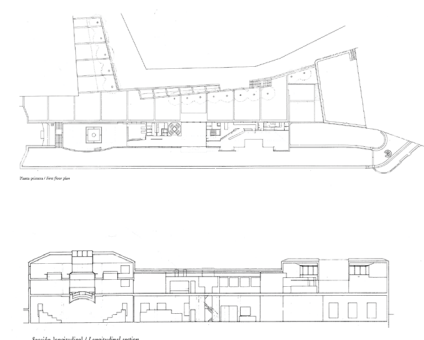


Fig. 7. Pianta e sezione Mulini di Murcia tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Murcia*, 2006 «El Croquis» (CXXIII).

26. Il capitolo è debitore delle seguenti pubblicazioni:

Sposito, C. *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Savignano sul Rubicone, 2012

Kunzmann, K.R. 1990, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, «Rassegna» (XLII)

area Thyssen, promossa dal comune di Duisburg che ne ha rilevato la proprietà, la fase progettuale ha avuto inizio nel 1990 con un concorso internazionale a inviti per la realizzazione di un parco paesaggistico urbano per attività ricreative, culturali e sportive.

L'anno seguente è stato selezionato come vincitore il progetto dei paesaggisti tedeschi del gruppo Peter Latz & Partners, la cui proposta presenta un'elevata innovazione ed economicità, determinanti a giudizio della commissione.

Il parco è stato aperto nel 1994 e terminato nel 2002, si caratterizza per la presenza di reperti di archeologia industriale e di specie vegetali autoctone e alloctone, che hanno originato un biotipo tipico delle zone industriali. Il parco è diviso in ambiti, autonomi tra loro, collegati da piste ciclabili e sentieri o tramite legami funzionali, simbolici e visivi. Di questi parchi il Bluster Furnace Park è l'ambito di maggiore estensione, racchiude il nucleo dello stabilimento e si propone come luogo della memoria, in cui l'archeologia industriale domina il paesaggio. Al centro di questo ambito si trova la Piazza Metallica, che è il simbolo dell'intero Parco e il luogo dove vengono svolti gli eventi culturali, la piazza è connessa con le strutture industriali, utilizzate come spazi espositivi, museali e per attività ricreative. Gli esempi di riuso sono numerosi e vari: l'ex edificio delle turbine è stato trasformato in uno spazio eventi, l'ex centrale elettrica ospita concerti; ai piedi dell'altiforno "5" è stato ricavato uno spazio teatrale; le alti pareti dell'altiforno sono usate come palestre di arrampicata; nel gasometro è stata realizzata una piscina per immersioni.

L'ambito della Ore Bunker Gallery è quello dell'ex edificio di stoccaggio del carbone, trasformato in un giardino tematico, sfruttando le stanze del magazzino, messe in comunicazione grazie all'apertura di varchi nelle pesanti murature. Alcune delle specie vegetali presenti sono state selezionate in virtù di capacità disinfquinanti per il terreno. Il Waterpark, è l'ambito sviluppato lungo il canale dell'Alte Emscher, grazie ad una bonifica delle acque e all'eliminazione delle recinzioni. L'ultimo ambito di cui è composto il parco è quello del Railway Park, che sfrutta la rete ferroviaria preesistente e attraversa l'intero parco con dei percorsi a quote diverse e dei punti di osservazione privilegiati. Il parco è stato pensato in un'ottica di sostenibilità che comprende anche i ridotti costi di gestione ed il recupero di alcuni dei materiali delle demolizioni.<sup>26</sup>

## IL RECUPERO DEI MULINI DI MURCIA 1984-1988

Questo caso studio è un esempio di modificazione in cui la preesistenza viene valorizzata, grazie ad una profonda comprensione della memoria storica, e in cui le aggiunte, la cui stratificazione è di chiara lettura, completano il complesso nelle sue funzioni, rendendo i Mulini partecipi alle relazioni urbane attuali. Tra i possibili atteggiamenti di modificazione, questo appare misurato ed efficace, al punto di poter essere esempio di intervento sulle preesistenze presenti nelle aree di progetto.

Il centro della città di Murcia si è costituito attorno al fiume Segura, l'edificazione dei Mulini Vecchi, del Ponte Antico e dei muri di incanalamento venne realizzata in contemporanea nel periodo dal 1713 al 1741, riprendendo il tracciato disegnato da Jaime Bort. Fin dalla nascita i Mulini hanno avuto un legame stretto con la città, sia in termini di relazione che di disegno del lungo fiume, in origine essi erano costituiti da una costruzione prismatica con copertura piana parallela al Segura, dietro cui scorreva un canale, e facevano parte dei muri di contenimento. All'interno dei mulini trovavano spazio i meccanismi idraulici, in sommità un ordine di pilastri indicava il piano degli spazi di lavoro. Nel XIX secolo, in conseguenza alla divisione della proprietà dei mulini, questi subirono modifiche e ampliamenti verticali, che alterarono le originali coperture piane e portarono ad un aspetto frammentato e diversificato.

La conformazione unitaria originaria dei mulini è stata al centro della riflessione progettuale di Juan Navarro Baldeweg.

A nostro avviso, quella primitiva condizione unitaria dev'essere presa di nuovo in considerazione nel momento in cui i Mulini diventano nuovamente un bene di uso pubblico nella loro destinazione a Centro di Cultura e Museo Idraulico. Come raccomandazione preliminare e tenendo presente il rapporto fra programma e forma, le decisioni progettuali nella realizzazione del recupero sono state basate di preferenza sull'intenzione di riportare i Mulini al loro aspetto più genuino. Facendo ciò si potrebbe garantire la natura di esempio di alcuni edifici singolari del patrimonio archeologico industriale e inoltre sembra corretto pensare che quella forma unitaria si adatti meglio all'uso pubblico proposto.<sup>27</sup>



Fig. 8. Mulini di Murcia  
tratto da *Museo Hidraulico en los Molinos del Rio Segura en Murcia*, 2006  
«El Croquis» (CXXIII).

27. Baldeweg 1984, p.38.

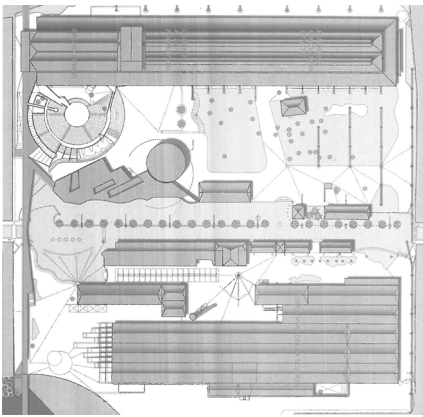


Fig. 9. Planimetria generale Città della scienza

Sulla copertura piana dei Mulini è stata creata una passeggiata che permette l'accesso al complesso addizionale, costruito in corrispondenza verticale al canale posteriore, contenente i locali del Centro Culturale, della Biblioteca pubblica e un caffè-ristorante, che godono della presenza di una terrazza panoramica. Al di sotto della biblioteca è presente una sala riunioni, entrambe sono organizzate intorno ad un cortile che fornisce luce alle sale lettura e alla sala riunioni. Il volume chiuso della biblioteca è chiaramente distinguibile da quello del ristorante, nonostante la continuità tra i due edifici, il ristorante si apre sulla passeggiata delimitando uno spazio aperto e fruibile e guardando oltre il fiume. In posizione attigua, a delimitare la piazza meridionale, c'è il complesso delle Antiguaa Quadras, un complesso con coperture a volta, che potrebbe essere recuperato come sala per esposizioni temporanee, completando il Museo e mantenendo un certo grado di autonomia.

Baldeweg descrive come nel recupero dei Mulini siano stati conciliati il rigore del restauro del basamento storico e la flessibilità dell'aggiunta dei volumi, in una stratificazione dove passato e presente sono evidenti e trovano una riuscita sintesi.

I criteri seguiti da questo progetto di recupero si orientano in direzioni opposte: si vuole ottenere un rigore nel restauro dell'ordine fisico originale del Mulini e al tempo stesso si propone di costruire in piena libertà un'aggiunta che, senza disturbare sostanzialmente questa immagine di base, permetta il miglior uso del Centro.

Entrambi i criteri, di rigore e di libertà, favorirebbero lo sviluppo di quella vita urbana che il Centro e il Museo, nella loro forma e nel loro uso, possono provocare. La proposta si colloca, pertanto, a due livelli: si restaura lo strato di base, il sedimento storico iniziale, lo stesso su cui poggia l'architettura della città e, d'altra parte, si è assunta una variabilità formale e costruttiva nell'aggiunta, rispondendo all'uso che se ne fa oggi. Di conseguenza, la ristrutturazione, in parte, non rifiuta la stessa ragione accumulativa che ha dato origine alle crescite spontanee dei Mulini a partire dal secolo XIX. Il rapporto fra l'elemento storico o tradizionale e quello attuale accetta anche di rendersi visibile in modo stratificato.



## EX STABILIMENTO CHIMICO FEDERCONSORZI BAGNOLI, 1998-2008

Con la riqualificazione dell'ex stabilimento chimico Federconsorzi a Bagnoli si è data vita alla Città delle Scienze, questo approccio capace di riconoscere e denominare la realtà, partendo dalla lettura di peculiarità e elementi esistenti è stato fatto proprio da alcuni dei progetti per Rimini, che hanno mirato alla realizzazione della Città della Salute e della Città dello Sport, riallacciandosi alla tradizione storica termale, balneare e alle tendenze wellness dell'ultimo decennio.<sup>28</sup>

L'area dell'ex Federconsorzi è parte di un comparto industriale dismesso, molto ampio, di circa 200 ettari, che si affaccia sul litorale di Bagnoli, ad ovest del golfo di Napoli. Questa zona, dal rilevante valore paesaggistico, essendo prossima ai Campi Flegrei, all'isolotto di Nisida e alla collina di Posillipo, fino a metà dell'Ottocento è stata sede di stabilimenti balneari e termali. La posizione strategica, l'accesso facilitato dal mare, il terreno pianeggiante e la disponibilità di manodopera locale, hanno reso l'area, a partire da fine Ottocento e inizi Novecento, oggetto di un intenso processo industriale. Si assiste all'insediamento di numerosi stabilimenti, il primo, un opificio chimico, viene fondato nel 1853 dal conte Ernesto Levefre, la cui produzione consisteva in acido solforico, allume e solfato di rame. In seguito, tra il 1887 e il 1890, lo stabilimento passa di mano, all'imprenditore Walter, che amplia sia le strutture che la gamma dei composti chimici prodotti. Nel primo decennio del Novecento s'insidia l'Ilva che raggiunge l'estensione di 200 ettari e circonda su tre lati la fabbrica, che viene ceduta prima alla Società Prodotti Chimici Colla e Concimi e poi, nel 1932, alla Montecatini, la più grande industria chimica dell'epoca, che amplia l'impianto costruendo un'altra fabbrica a monte di quello originario. La produzione subisce un arresto con la seconda guerra mondiale, i bombardamenti non danneggiano gravemente la fabbrica, a differenza dell'Ilva che viene rasa al suolo, nel 1945, riparati i danni, la produzione riparte per poi essere terminata in maniera definitiva nel 1990 dopo ulteriori cambi di proprietà (Montedison nel 1966 e Federconsorzi nel 1975).

Lo stabilimento è diviso in due parti dall'asse nord-sud di via Coroglio, ha una superficie coperta di 24000 mq e una cubatura di oltre 220000 mc, gli edifici sorgono paralleli alla costa e sono di diversa tipologia: nel settore occidentale ci sono il fabbricato ottocentesco a sette navate, l'alta



Fig. 10. Vista panoramica Città della Scienza

28. Il paragrafo è debitore delle seguenti pubblicazioni:

C. Sposito, 2012 *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Savignano sul Rubicone, Bondonio et al. 2005, *Stop&Go, Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, Trenta casi studio*, Alinea



Fig. 11. Foto cortile interno Città della Scienza

ciminiera e un edificio di minori dimensioni, nel settore orientale ci sono una costruzione di pianta rettangolare allungata risalente agli anni '30 e altri tre edifici lungo via Coroglio, di cui uno multipiano.

Negli anni '90 la riqualificazione dell'area è prevista dai sistemi urbanistici in vigore, in accordo con i quali viene redatto dallo studio di architettura Pica Ciamarra Associati il progetto della Città della Scienza, su affidamento di incarico da parte della fondazione Idis (Istituto per la diffusione e la valorizzazione della cultura e della scienza, che promuove iniziative a favore della diffusione della cultura scientifica e dell'innovazione tecnologica), proprietaria delle strutture.

Nel 1994 il Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, organo collegiale del governo, istituito nel 1967, che svolge funzioni di coordinamento in materia di programmazione della politica economica nazionale e comunitaria) finanzia l'intervento, segue un Accordo di programma tra Comune, Provincia, Regione e Stato per attuare il progetto, la cui realizzazione viene prevista in tre fasi. In seguito un forte dissenso dell'opinione pubblica, che considera la Città della Scienza in contrasto col parco pubblico previsto dal PRG nell'area della ex Ilva, porta alla formulazione nel 1997 del secondo e attualmente in vigore Accordo di programma, secondo cui le strutture saranno operative per sessantasei anni, in modo da ammortizzare i costi della riconversione, per poi essere dismesse ed integrate nel futuro parco urbano.

Il progetto di riqualificazione prevede che l'area della Ex Federconsorzi sia trasformata in Città della Scienza, da luogo di produzione industriale a centro culturale, di ricerca e di supporto alle imprese, in modo da collocarsi come importante riferimento nella realtà sociale napoletana.

L'intervento prevede il recupero e la rifunzionalizzazione di 184000 mc, pari a circa l'83% della cubatura originaria, le demolizioni riguardano quasi totalmente ampliamenti e superfetazioni, le sostituzioni operate ammontano a circa 16000 mc e sono state necessarie per adeguamenti statici e normativi o per strutture fatiscenti, come l'edificio multipiano su via Coroglio.

Nell'edificio più antico del complesso, la prima fase dell'intervento (1998-2001), ha portato alla realizzazione del Museo della Scienza, delle aree denominate Formazione, Industria della cultura e Creazione d'Impresa, di una mediateca, della zona accoglienza e dei servizi di ristorazione; nell'edificio di pianta rettangolare allungata col secondo lotto di intervento (2002-2003) sono stati realizzati il Bic (Business innovation center), un centro di alta formazione e un centro eventi; la terza fase di intervento (2005-

2008) ha interessato la parte nord dell'area con la realizzazione del Museo del Corpo Umano, la costruzione del nuovo molo sul sedime del vecchio e del ponte pedonale, che scavalcando via Coroglio, segnala l'ingresso alla Città della Scienza.

Il progetto ha prestato attenzione e cura agli spazi esterni, configurando via Coroglio come una corte piantumata, in cui si innestano i parcheggi e i percorsi pedonali con direzione perpendicolare alla linea di costa, che

si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione.

Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la che si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione.

Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la si riconoscono anche mediante l'impiego di diversi tipi di pavimentazione.

Per le nuove costruzioni sono stati riciclati tufo e mattoni originali o usati materiali nuovi con caratteristiche analoghe agli originali, prodotti in speciali altiforni. Il verde fa uso di varietà locali, come le viti marittime che segnano l'ingresso a sud, e di fontane e giochi d'acqua che richiamano la presenza del mare.







Fig. 1: Pablo López Luz, *Vista Aérea de la Ciudad de México, XIII* (*Vista Aerea di Città del Messico, XIII*), 2006.





## TERRITORIO COSTIERO E CONSUMO DI SUOLO

### Tematica del consumo di suolo

#### COS'È IL CONSUMO DI SUOLO

A seguito di cinquant'anni di dibattito sul tema, il Primo rapporto sul consumo di suolo redatto nel 2009 dall'Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo denuncia la mancanza di una definizione ampiamente condivisa del termine e, curiosamente, evita di proporla. Ancora più sorprendente è notare la diffusione di questo approccio cautelativo nella letteratura contemporanea del settore di studio. L'argomento è ampiamente trattato e discusso, denotando una visione "liquida"<sup>1</sup> dei caratteri del fenomeno supportata in larga misura, ma le fonti più autorevoli sono avare nell'avanzare definizioni sintetiche. Ci prova *wikipedia*, regina de facto della letteratura liquida.<sup>2</sup>

Il consumo di suolo può essere definito come quel processo antropogenico che prevede la progressiva trasformazione di superfici naturali o agricole mediante la realizzazione di costruzioni ed infrastrutture, e dove si presuppone che il ripristino dello stato ambientale preesistente sia molto difficile, se non impossibile.<sup>3</sup>

Queste poche parole si pongono in maniera piuttosto oggettiva rispetto a un quadro storico-culturale in cui si rileva il rischio di incertezze lessicali e cadute nell'ideologizzazione della materia di studio, come suggeriscono gli autori de *L'insostenibile consumo di suolo* e lo stesso Paolo Pileri del Centro di Ricerca sui Consumi di Suolo. Per averne un'idea basta soffermarsi sulle diverse valenze della parola consumo, che indica una fruizione che può implicare il semplice possesso di un bene o la sua distruzione, materiale o figurata. Si nota, dunque, come l'interpretazione contemporanea di consumo di suolo - rappresentata dall'enciclopedia libera *online* - trascuri le componenti antropocentriche che caratterizzano etimologicamente i termini consumo (destinazione finale, al termine del processo produttivo, di beni o servizi destinati al soddisfacimento dei bisogni umani) e suolo (luogo o paese, prodotto della rivendicazione di uno *status* di cittadinanza su uno spazio).

Il consumo di suolo, quindi, si delinea come degradazione fisica e graduale scomparsa di una risorsa ambientale considerata non infinita. Precisando, il suolo è lo strato superiore della crosta terrestre, un

1. Ci si riferisce all'accezione del termine introdotta da Zygmunt Bauman in *Modernità Liquida*, dove si sostiene che la sempre più attuale disgregazione spaziale confluisca nell'annullamento di alcune categorie, come quelle sociali e politiche, facendo sfociare il periodo postmoderno in una condizione generale di liquidità. Cfr. Bauman Z. - *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity, 2000, trad. it di Minucci Sergio *Modernità liquida*, Roma Bari, Laterza, 2011.

2. "Liquida" poiché sottoposta ad un continuo aggiornamento da parte degli utenti in rete, come suggeriscono gli autori de *L'insostenibile consumo di suolo*, i quali, nell'introdurre una trattazione organica sul consumo di suolo, si appoggiano a Wikipedia come strumento conoscitivo proprio della contemporaneità. Cfr. Gardi C., Dall'Olio N., Salata S. - *L'insostenibile consumo di suolo*, Monfalcone (Gorizia), EdicomEdizioni, 2013, p.20.

3. Enciclopedia libera Wikipedia - *Consumo di suolo*, definizione tratta dai contenuti del Primo rapporto sul consumo di suolo redatto dall'Osservatorio Nazionale sui consumi di Suolo nel 2009, <[http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo\\_di\\_suolo](http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo_di_suolo)> (20 ottobre 2014).



Fig. 2, 3, 4: EVOL, *Urban City*, 2011.

Lo street artist tedesco EVOL elabora la sua opera scavando una X in un prato di Amburgo e dipingendo a stencil le pareti di virtuali edifici, manifestando con drammaticità il contrasto fra l'idillio dei tetti giardino e il disgusto delle residenze popolari massive e anonime mal celate al di sotto di essi.

4. Vicari Haddock S. - *Questioni Urbane*, Bologna, Il mulino, 2013, p. 70.

sottile mezzo poroso costituito da componenti minerali ed organiche, acqua e aria. Ospita gran parte della biosfera del nostro pianeta ed è essenziale alla sopravvivenza delle specie. Esso, infatti, oltre a fungere da piattaforma per le attività umane, fornisce cibo, biomasse e materie prime ed è il principale filtro e deposito di sostanze indispensabili alla vita, come l'acqua, i nutrienti e il carbonio. È un elemento del paesaggio e del patrimonio culturale, risultato di complessi e incessanti fenomeni di interazione tra le attività umane e i processi chimici e fisici che avvengono nella zona di contatto tra atmosfera, idrosfera, litosfera e biosfera. A discapito dei tempi estremamente lunghi di formazione del suolo, un semplice gesto attuato dall'uomo può essere sufficiente a causarne il deterioramento anche irreversibile, con ripercussioni dirette sulla qualità delle acque e dell'aria, sulla biodiversità e sui cambiamenti climatici, incidendo sulla salute dei cittadini e mettendo in pericolo la sicurezza dei prodotti destinati all'alimentazione umana e animale.

Sotto questa luce risulta evidente come l'etica dello sfruttamento del suolo esiga un posto di rilievo nella sempre più attuale ed urgente discussione sulla sostenibilità dell'operare umano. Il concetto stesso di sostenibilità, in un panorama informativo nazionale e internazionale viziato dall'abuso di prefissi quali *green*, *eco*, *smart*, *bio*, *natural*, ecc., necessita di un chiarimento: è sostenibile un processo o uno stato che può essere mantenuto ad un certo livello indefinitamente nel tempo. Con riferimento alla società, specifica Simona Vicari Haddock nel manuale *Questioni Urbane*<sup>4</sup>, il termine indica un equilibrio fra il soddisfacimento delle esigenze del presente senza compromettere il sopperimento alle esigenze future.

«Non ereditiamo la terra dai nostri padri: la prendiamo in prestito dai nostri figli.»<sup>5</sup> Questa celebre frase, attribuita a Dawid R. Brower, fondatore della Federazione Internazionale Amici della Terra e dell'Earth Island Institute, è stata successivamente disconosciuta e corretta da Brower stesso, che precisa: «la 'rubiamo' ai nostri figli». Gli ultimi due decenni hanno visto emergere sempre più impetuoso il bisogno di confrontarsi con la disponibilità di un bene comune, il suolo, che nell'arco di un intero secolo è stato considerato passibile di modificazione in quanto apparentemente illimitato. Il *Primo rapporto*



*sul consumo di suolo* spiega l'inversione di tendenza verificatasi durante l'ultimo capitolo della storia del capitalismo, che ha registrato una riduzione dei costi della mobilità di persone e merci, supportata da un'iniezione di flussi enormi di energia scambiata a prezzi irrisori rispetto al valore reale di impatto sull'ambiente. Ciò ha inciso anche sui fenomeni di diffusione insediativa, sempre meno limitati da fattori di distanza, comportando uno spropositato consumo di suolo, soprattutto agricolo, il quale ha perso il proprio valore di substrato produttivo necessario alla provvigione dei mercati locali, riducendosi a 'spazio disponibile' per le operazioni immobiliari.

La sottovalutazione del suolo come risorsa finita è palese nell'insufficienza di dati sul suo consumo. Il monitoraggio del fenomeno è ancora oggi carente per quanto riguarda gli strumenti di analisi e ricerca, e mancano (in Italia come nella maggior parte dei Paesi europei) informazioni aggiornate, affidabili e confrontabili su quanto suolo viene trasformato e con quali usi effettivi.

## L'IMPRONTA ECOLOGICA

L'Impronta Ecologica (Ecological Footprint), introdotta da Wackernagel e Rees dell'Università della British Columbia nel 1996, è un sistema di contabilità ambientale teso a stimare la quantità di risorse rinnovabili che una popolazione utilizza per il proprio sostentamento. Il metodo calcola l'area totale di ecosistemi terrestri e acquatici necessaria per fornire, in modo sostenibile, le risorse utilizzate e per assorbire, sempre in modo sostenibile, le emissioni prodotte.

È interessante confrontare il concetto di Impronta Ecologica con quello, già da tempo utilizzato, di Capacità di Carico (Carrying Capacity). Quest'ultima grandezza è definita da Chang Hui come il carico massimo di popolazione di una certa specie che un determinato territorio può supportare senza che venga permanentemente compromessa la produttività del territorio stesso<sup>6</sup>. L'Impronta Ecologica, in un certo senso, rovescia questo ragionamento, rappresentando la quota di Capacità di Carico di cui si appropria la popolazione umana residente nell'area considerata.

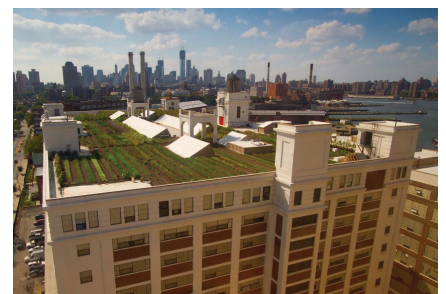


Fig. 5, 6: Frame tratti dal video: Christopher St. John, *Brooklyn Grange – A New York Growing Season*, 2013.  
< <http://vimeo.com/86266334> >  
(15 novembre 2014)

Con i suoi 65.000 mq la Brooklyn Grange di New York è stimata essere la più grande *rooftop farm* del mondo, ovvero la più grande azienda agricola ad essere situata sul tetto di un edificio. Un esempio lampante dell'efficacia con cui il nascente fenomeno dell'agricoltura urbana può riconquistare in città parte del territorio che la città sottrae all'agricoltura tradizionale.

5. D. R. Brower, S. Chapple - *Parlino le montagne, scorrono i fiumi*, Torino, Blu edizioni, 2003.

6. Hui, C. - *Carrying capacity, population equilibrium, and environment's maximal load*. Ecological Modelling, 2006, n. 192, pp. 317–320.

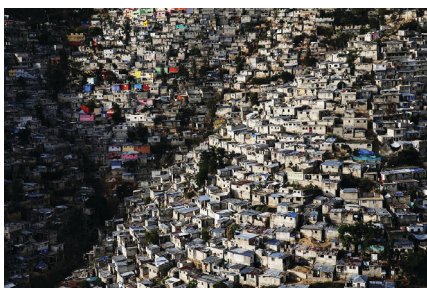


Fig. 7: Oscar Ruiz, *Houses, Mexico*, 2013. Il complesso residenziale San Buenaventura (Ixtapaluca) è il più grande e fra i meno densi dell'America Latina, conta 48.037 abitanti divisi in ben 23.000 unità abitative.

Fig. 8: Yann Arthus-Bertrand, *Haiti*, 2013. Il terremoto che ha colpito la capitale Port-au-Prince nel gennaio 2010 ha visto la morte di oltre 220.000 persone, in maggior parte residenti nei precarissimi *slums*.

7. WWF - *Living Planet report WWF*, 2014, in «[www.wwf.it](http://www.wwf.it)», 30 settembre 2014, <<http://www.wwf.it/news/?10840/Living-Planet-report-WWF-2014>> (22 ott 2014).

8. Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Le proposte dell' ANCE*, 2012, p.5.

Parte integrante dell'analisi ambientale tramite l'Impronta Ecologica è costituita dal calcolo della Biocapacità, che rappresenta l'estensione totale di territorio ecologicamente produttivo presente nella regione, ossia la capacità potenziale di erogazione di servizi naturali a partire dagli ecosistemi. È possibile definire un vero e proprio bilancio di sostenibilità ambientale sottraendo all'offerta locale di superficie ecologica (la Biocapacità) la domanda di superficie richiesta dalla popolazione locale (l'Impronta Ecologica). L'Italia è il terzo paese in Europa e il quinto nel mondo nella classifica del deficit riguardante le risorse di suolo. Questa la stima secondo il Living Planet report 2014 redatto dal WWF:

La domanda di risorse naturali dell'umanità, [raddoppiata dagli anni '60 ad oggi], è oltre il 50% più grande di ciò che i sistemi naturali sono in grado di rigenerare. Sarebbero necessarie una Terra e mezza per produrre le risorse necessarie per sostenere la nostra attuale Impronta Ecologica. Questo superamento globale significa, in pratica, che stiamo tagliando legname più rapidamente di quanto gli alberi riescano a ricrescere, pompiamo acqua dolce più velocemente di quanto le acque sotterranee riforniscano le fonti e rilasciamo CO<sub>2</sub> più velocemente di quanto la natura sia in grado di sequestrare. [...] Se tutti gli abitanti della Terra mantenessero il tenore di vita di un cittadino europeo medio l'umanità avrebbe bisogno di 2,6 pianeti per sostenersi. 2,6 pianeti è anche l'Impronta Ecologica dell'Italia. [...] Le emissioni globali di anidride carbonica dell'Europa costituiscono quasi il 50% della sua impronta ecologica totale, a causa dell'uso di combustibili fossili come carbone, petrolio e gas naturale.<sup>7</sup>

#### TEMI E PROBLEMI URBANI: SPRAWL, SUPERLUOGHI, MOBILITÀ, RIGENERAZIONE, SOSTENIBILITÀ URBANA

Nel 2012 l'Associazione Nazionale Costruttori Edili ha lanciato una campagna informativa per sensibilizzare l'opinione pubblica ai problemi ambientali e, soprattutto, urbani: «I Paesi che sapranno affrontare e risolvere i problemi della città saranno quelli che potranno più facilmente ritrovare elevati tassi di crescita economica ed ottenere più elevati livelli di benessere.»<sup>8</sup>

In un'epoca in cui la maggior parte della popolazione mondiale vive in agglomerati urbani la città risulta l'ambiente più energivoro e dissipativo che esista. Si pone, dunque, un enorme problema di

sostenibilità urbana, ossia di tenuta nel tempo di questa peculiare forma sociospaziale. Sia la distinzione con la campagna che quella con gli ecosistemi ad alta densità di specie sono state caricate di significati simbolici e morali nel corso della storia. Serena Vicari Haddock in *Questioni urbane* delinea le criticità attuali: se al giorno d'oggi risulta tollerabile aver perso le atmosfere e le funzioni agricole, l'allontanamento dalle condizioni naturali è visto come pregiudizievole per la salute psicofisica. La città risulta in debito verso gli apporti di quegli elementi base della riproduzione della specie umana come aria, acqua e prodotti agricoli; non contribuisce a formarli, pur avendone un grande bisogno e deve necessariamente prelevarli all'esterno del proprio ambito.

A un qualsiasi studio casistico la ricerca della sostenibilità urbana appare come il frutto di intrecci fra convenienze elettorali, incentivi pubblici e questioni sociali che si protraggono nel tempo e su diversi livelli di governo. In tutti i casi emerge un elemento semplice ma precisamente rivelatore dell'insostenibilità di un sistema d'uso delle risorse naturali: la densità. Le città, raggiungendo un'elevata densità di persone, animali e attività trasformative, si trovano di fronte a un'altrettanto elevata presenza di inquinanti da convogliare all'esterno.

Ma l'insostenibilità non si manifesta solo con la presenza all'interno della città di sostanze tossiche; essa deriva anche da un'evidente scompenso fra i beni ambientali prodotti e quelli fruiti nel perimetro urbano. Molte delle risorse vitali di cui la città ha bisogno vengono prelevate all'esterno. Ciò vale sicuramente per il cibo e, in larga parte, per l'acqua (qualora non sia direttamente reperibile nel sottosuolo urbano) e l'energia. Allo stesso tempo, diversi mali ambientali, rifiuti o effetti secondari dell'uso delle risorse vengono scaricati fuori dagli ambiti cittadini. Riguardo l'analisi della sostenibilità urbana, il manuale curato dalla Vicari Haddock propone di integrare i criteri di valutazione propri dell'ecologia con quelli più tipicamente socioculturali:

I primi criteri [ecologici] ci potranno dire qual è la perdita o il guadagno in termini di biodiversità, stabilità nel tempo delle specie, sbilanciamento nella composizione fra elementi che un certo intervento umano comporta; i secondi [sociologici]



Fig. 9: Ahmad Masood/Reuters, *Indian Rubbish Mountain*, 2014.

Due straccivendole raccolgono oggetti da riciclare in una discarica di New Delhi.

Fig. 10: Utpal Baruah/Reuters, *Scavengers*, 2013.

Un bambino rovista fra i rifiuti della discarica della città indiana di Guwahati in competizione per la ricerca del cibo con alcuni esemplari di maribù, uccelli saprofagi.





Fig. 11: Maciej Dakowicz, *Kolkata* (Calcutta, serie), 2007-2014.

Fig. 12: Maciej Dakowicz, *Hong Kong* (serie), 2007-2014.

aiuteranno a capire come si formano le preferenze umane per certi assetti ambientali piuttosto che per altri. Un solo esempio valga per tutti: il verde urbano richiede una valutazione diremo ecosociologica, dovendo includere le preferenze di diversi fruitori: bambini, anziani, turisti, *jogger*, ecc. Ognuna di queste categorie vorrà un rapporto fra spazi aperti e spazi boscati adatto alle proprie esigenze e aspirazioni. [...] La sostenibilità, dunque, ha un carattere multidimensionale e processuale allo stesso tempo: non può essere altro che un collage di molti criteri, frutto della composizione di diverse esigenze, le quali avranno a loro volta differenti possibilità di essere rilevate, capite e codificate dall'ecosociologo.<sup>9</sup>

Lo stesso testo appena citato riconosce come ambiti tematici che richiedono intervento in maniera più urgente, quello dei rifiuti solidi (incluso anche quelli industriali o speciali) e la mobilità spaziale (con tutte le sue ricadute ambientali quali inquinamento acustico e atmosferico, consumo di energia, uso del suolo per infrastrutture).

La questione della mobilità è strettamente legata alla diffusione urbana, lo *sprawl*, tema approfondito nelle sue cause dal Rapporto ANCE-CENSIS del 2012: dal secondo dopoguerra il modello espansivo basato sul consumo di suolo è rimasto sempre dominante; anziché trasformare le aree interne già urbanizzate si è costruito soprattutto nei comuni esterni alle grandi città, dove i piani urbanistici erano più permissivi, i costi delle aree più bassi, e le tipologie edilizie, di conseguenza, più vicine ai desideri dell'utenza e del mercato. La moltiplicazione di nuove grandi strutture di vendita e di intrattenimento, integrate in complessi di inedita dimensione, non di rado è stata vista dalle amministrazioni locali come una fonte di entrate straordinarie, grazie agli ingenti oneri di urbanizzazione, avanzando a ritmi impressionanti: dalla fine del 2005 alla fine del 2010 la superficie complessiva degli ipermercati è aumentata del 133,1% e quella dei grandi centri di vendita specializzati del 42,8%. Il numero dei cinema multisala è salito del 26,9%. I cosiddetti 'superluoghi', che rappresentano un'intensificazione del concetto di 'nonluogo' introdotto da Marc Augé (come Augé stesso specifica in un'intervista riportata da Fabio Gambaro sul quotidiano *La Repubblica*);<sup>10</sup> ossia, quegli spazi isolati dalla realtà cittadina e caratterizzati da una assenza di scambi sociali, o meglio, da una fitta ma effimera rete di scambi sociali dettati solo dall'ottica del consumo (di merce, di mobilità, di prestazioni professionali). La massimizzazione delle entrate per gli attori pubblici e dei profitti per

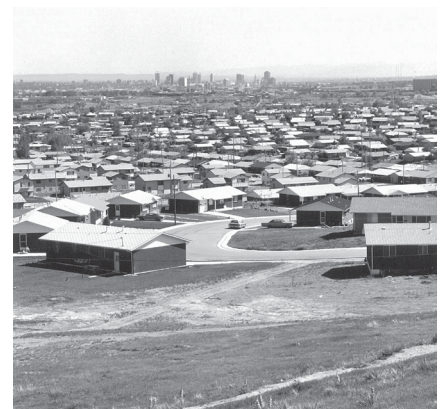
9. Vicari Haddock 2013, p. 70.

10. Gambaro F. - *Parla Augé, Cosa resta dei miei non-luoghi*, articolo apparso in «*La Repubblica*», 31 ottobre 2007, <<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2007/10/31/parla-augé-cosa-resta-dei-miei-non-luoghi.html>> (20 ottobre 2014).  
Cfr. Augé M. - *Nonluoghi*, Milano, Elèuthera, 2009.

gli investitori privati avviene laddove suolo agricolo a basso prezzo viene trasformato in ambiente costruito. In Italia, nell'ultimo decennio, la conversione del suolo da bene pubblico a merce di scambio è stata facilitata da una serie di provvedimenti relativi, ad esempio, ai tagli ai trasferimenti dallo stato centrale e alla ridefinizione dei tributi locali, che hanno aumentato la dipendenza delle amministrazioni locali dalle entrate derivanti, appunto, dagli oneri di urbanizzazione.

Ancora la Vicari Haddock spiega che la dispersione di residenze e attività fa sì che la 'città diffusa' sia una forma urbana attraversata da flussi di persone che con i loro movimenti la strutturano in poli e ne determinano le trasformazioni. Ai flussi generati dal pendolarismo si affiancano quelli dei consumatori e dei turisti. La seconda categoria è anch'essa una popolazione temporanea, ma con spostamenti meno prevedibili sia nel tempo che nello spazio. La presenza di questi utenti può prolungarsi nell'arco di più giorni, può avere cadenze stagionali o esistere solo in corrispondenza di particolari eventi e i movimenti che produce sono multidirezionali e differenziati: si concentrano nel centro storico ma interessano anche i centri commerciali, le aree dello shopping, i luoghi della cultura e del divertimento, ovunque questi si trovino nella conurbazione. Tali flussi di mobilità generalmente erratica pongono problemi di controllo e disciplinamento di difficile soluzione.

A questi flussi si aggiungono quelli di un'altra popolazione, in robusta crescita, costituita da quanti si recano in città per affari e attività legate al loro ruolo professionale, differenziandosi dai precedenti gruppi per modelli di consumo di livello elevato. La presenza di questa popolazione favorisce lo sviluppo di attrezzature quali alberghi, centri per congressi, ristoranti, luoghi di intrattenimento, nonché dei servizi di livello elevato ad esse collegati. Infine, la città diffusa contiene un'altra popolazione, quella dei migranti, cioè di quelle persone provenienti dai paesi più poveri che raggiungono le città dei paesi occidentali in cerca di migliori opportunità di vita, alcuni in forma temporanea. È noto che queste popolazioni tendono a mantenere intensi legami con i luoghi di origine e quindi ad alimentare flussi di spostamenti di lunga distanza; all'interno della città questa popolazione sviluppa modelli di mobilità molto eterogenei ma caratterizzati da un intenso uso del



Figg. 13, 14: Robert Adams, *The center of Denver - four miles distant* (alto) e *The center of Denver - ten miles distant* (basso), 1968–1971. Fotografie tratte da Adams R. - *Denver: A Photographic Survey of the Metropolitan Area*, Boulder, CO, Colorado Associated University Press, 1977. Le due immagini fanno parte di un reportage fotografico sulla città natale dell'autore. Egli, di ritorno a Denver dopo diversi anni di permanenza in un altro stato, fu profondamente colpito dai mutamenti che aveva subito la città e cominciò a fotografarne le vaste distanze e i grandi silenzi.



trasporto pubblico.

Tutte queste popolazioni si incontrano e sempre più spesso si scontrano nella competizione per lo spazio disponibile, dando luogo ai noti e apparentemente irrisolvibili problemi di congestione, traffico e inquinamento che affliggono le metropoli di tutto il mondo. Ciò è particolarmente grave per quelle città che si sono specializzate come luoghi di attrazione turistica e che sperimentano flussi particolarmente rilevanti in relazione alla popolazione residente. Al crescere dell'intensità dei flussi di movimento, cresce la dotazione di infrastrutture di mobilità, come reti ferroviarie e collegamenti aerei, quali caratteristiche di questa forma urbana.

La sostenibilità, applicata ai territori urbani, dovrebbe spingere verso contesti in cui le diverse parti si integrino, dove a predominare siano la varietà, la complessità e, soprattutto, la qualità. In quest'ottica la rigenerazione urbana può rappresentare un nodo strategico per il futuro, come suggerito da *Le proposte dell'ANCE*, nella consapevolezza che una politica di rinnovamento del patrimonio edilizio è importante sotto diversi profili: economico, perché il settore delle costruzioni rappresenta un motore determinante per l'economia, con riferimento non solo all'attività di costruzione, ma anche alla creazione di indotto; sociale, perché il recupero urbanistico ed edilizio costituisce un punto di partenza imprescindibile per il superamento di situazioni di degrado e marginalizzazione; ambientale, perché gli interventi di adeguamento strutturale e impiantistico improntati a criteri di sostenibilità ambientale, di sicurezza statica e di efficienza energetica contribuiscono alla riduzione di emissioni, costi e consumi energetici. Nel processo di rinnovamento delle città in un'ottica di sostenibilità dovranno trovare spazio interventi di ricucitura del tessuto urbano e di sostituzione edilizia, così che aree al margine, aree produttive in disuso (i cosiddetti *brownfields*) e aree degradate possano iniziare a svolgere nuove e inaspettate funzioni, capaci di rispondere alle attuali esigenze del vivere, del produrre e dell'abitare che faticano a trovare risposte adeguate nell'assetto urbano tradizionale.

Figg. 15, 16: Elaborazioni fotografiche degli autori. Costruire nel costruito o costruire nell'incostruito? Una questione molto dibattuta, caratterizzante il momento attuale di ridefinizione dei punti di vista sullo sviluppo urbano.



## Problematica del consumo di suolo

### EFFETTI DEL CONSUMO DI SUOLO

Considerando l'assortimento tipologico delle categorie che vengono impattate dal consumo di suolo appare fin troppo chiaro che l'individuazione di soglie oltre le quali gli effetti del fenomeno risultino non più sostenibili è di complessità estrema. Il dossier *Terra rubata* di FAI e WWF ci fornisce un quadro dei possibili effetti del consumo di suolo:

Sfera economico-energetica:

- diseconomie dei trasporti;
- sperperi energetici;
- riduzione delle produzioni agricole.

Sfera idro-geo-pedologica:

- destabilizzazione geologica;
- irreversibilità d'uso dei suoli;
- alterazione degli assetti idraulici ipo ed epigei.

Sfera fisico-climatica:

- accentuazione della riflessione termica e dei cambiamenti climatici;
- riduzione della capacità di assorbimento delle emissioni inquinanti;
- effetti sul sequestro del carbonio;
- propagazione spaziale dei disturbi fisico-chimici.

Sfera eco-biologica:

- erosione fisica e la distruzione degli habitat;
- frammentazione ecosistemica;
- distrofia dei processi eco-biologici;
- penalizzazione dei servizi ecosistemici dell'ambiente;
- riduzione della resilienza ecologica complessiva.<sup>11</sup>

Affrontare la problematica del consumo di suolo risulta più semplice se si restringe il campo all'impermeabilizzazione del suolo (Soil Sealing), l'insieme dei processi di copertura dei terreni con materiali che inibiscono irreversibilmente la funzionalità ecologica del suolo. Questo fenomeno interessa non solo le aree urbanizzate ma anche le aree agricole con problemi di compattazione dei suoli e comporta, in particolare, la riduzione della capacità d'infiltrazione delle acque, la frammentazione degli habitat e l'interruzione dei corridoi per le specie selvatiche. L'estensione delle superfici impermeabilizzate nelle



Fig. 17: Alexander Heilner, *Palm Jumeirah*, Dubai, 2010.

Fig. 18: Yann Athus-Bertrand, *Oil wells at Puesto Hernández*, Argentina, 2009.

Fig. 19: Yann Athus-Bertrand, *New oil palm plantations near Pundu*, Borneo, Indonesia, 2009.

11. Fondo Ambiente Italiano (FAI), World Wildlife Fund (WWF) - *TERRA RUBATA, Viaggio nell'Italia che scompare, Le analisi e le proposte di FAI e WWF sul consumo del suolo*, 2012, p.11.

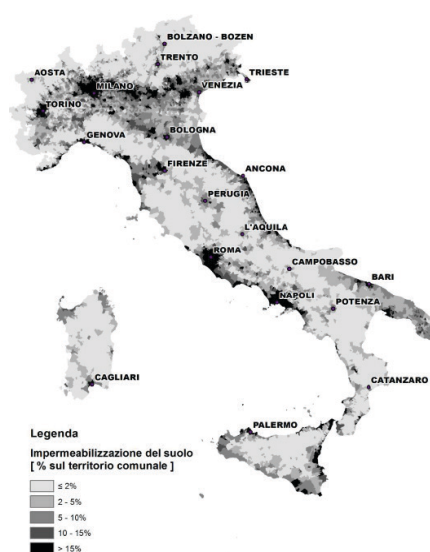


Fig. 20: Elaborazione ISPRA su dati Copernicus, *Impermeabilizzazione del suolo a livello comunale (%)*, 2009, tratto da Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) - *Il consumo di suolo in Italia*, 2014.

pianure alluvionali, in particolare, limita le aree di espansione naturale delle piene incrementando il rischio idraulico.

### DATI SUL CONSUMO DI SUOLO

Non è sostanzialmente possibile in Italia tracciare un cerchio di 10 km di diametro senza intercettare un nucleo urbano.<sup>12</sup>

In base all'indagine europea del 2009 Land Use and Cover Area Frame Survey (LUCAS), in Italia il territorio a copertura artificiale del suolo risultava pari al 7,3 % della superficie totale a fronte di una media UE23 pari al 4,3 %. Considerando non la copertura fisica, come in precedenza, ma l'uso effettivo del suolo al netto delle riserve naturali il valore sale per l'Italia al 10,4 % a fronte di una media UE23 pari all'8,8 %. Nel nostro paese, quindi, il consumo di suolo è più accentuato rispetto alla media europea e risulta decisamente allarmante se si traducono i valori percentuali in metri quadrati. Secondo il Rapporto ISPRA del febbraio 2013 per oltre 50 anni sono andati scomparendo più di 7 metri quadrati al secondo di suolo libero; nel 1956 il consumo di suolo era al 2,8 % mentre nel 2010 è passato al 6,9 %. Il fenomeno ha raggiunto il suo picco di rapidità negli anni Novanta, periodo in cui si sono sfiorati i 10 metri quadrati al secondo, ma il ritmo degli ultimi 5 anni si conferma comunque drammaticamente sostenuto, con una velocità superiore agli 8 metri quadrati al secondo. Questo vuol dire che ogni 5 mesi viene cementificata una superficie pari a quella del comune di Napoli e ogni anno una superficie pari alla somma di quella di Milano e Firenze.

Il tasso impressionante di consumo di suolo in Italia non si può spiegare solo con la crescita demografica: se negli anni '50 erano 178 i metri quadrati urbanizzati per ogni italiano, nel 2012 il valore è raddoppiato, passando a quasi 370 metri quadrati, corrispondendo a un incremento della popolazione neanche lontanamente paragonabile. I piani urbanistico-territoriali hanno accompagnato ed assecondato questo orientamento al consumo sfrenato di suolo esplicando la funzione di catalizzatori dei valori dei suoli con poca efficacia nell'attenzione agli assetti ecosistemici complessivi. Urge, allora, un'inversione di rotta:

12. FAI-WWF 2012, p. 9.



Il Paese manifesta con intensità sempre maggiore la propria vulnerabilità a molteplici fattori di rischio, con una frequenza allarmante di disastri ambientali dai tempi di ritorno sempre più brevi, il che giustifica senza dubbio rilevanti investimenti nella riduzione degli effetti causati da agenti climatici e idrogeologici.<sup>13</sup>

In Italia, così come per altri Paesi europei, il documento cartografico riguardante l'intera copertura dei suoli del territorio nazionale, in formato digitale, è costituito dal database europeo Corine Land Cover, consultabile unitariamente e comparabile sulle tre soglie temporali disponibili del 1990, 2000 e del 2006. Oltre a questo repertorio alcune Regioni hanno autonomamente prodotto cartografie dell'uso del suolo dettagliate, accurate ed estremamente aggiornate, spesso prodotte nell'ambito della redazione dei Piani territoriali di livello Regionale o Provinciale. Oltre alla gravità del fatto che per alcune Regioni vi è una pressoché completa mancanza di questo tipo di dati, il repertorio di Corine Land Cover - come rilevato da ISPRA nel rapporto *Il consumo di suolo in Italia* del 2014 - sottostima fortemente il sistema antropizzato, non rilevando gran parte dell'urbanizzazione diffusa o dispersa che ha caratterizzato tipicamente la più recente fase dello sviluppo insediativo del Paese.

Nonostante la mole di dati di pubblico dominio in Italia non esiste ancora una misura ufficiale del consumo di suolo, per i motivi sopra citati e per l'assenza di una codificazione unitaria e accentrata delle metodologie di rilievo e comparazione. Occorre, pertanto, precisare alcuni concetti:

il consumo di suolo non è una variazione generica degli usi del suolo, né una variazione possibile, ipotizzabile o programmata, ma è una variazione rilevata dello stato di fatto dei suoli tra due intervalli di tempo determinata da un processo di antropizzazione dei suoli agricoli o naturali; il consumo di suolo non si misura arbitrariamente, ma adottando una metodologia di comparazione statistica differenziale oppure una metodologia del rilievo dei flussi costituita da una matrice delle variazioni d'uso; il consumo di suolo non è restituibile come percentuale delle superfici antropizzate, ma, [...] casomai, può essere restituito come aumento percentuale delle superfici antropizzate (tasso di variazione).<sup>14</sup>

Dal 2005 si è cominciato a sviluppare la rete di monitoraggio del consumo di suolo in maniera più coerente rispetto al progetto

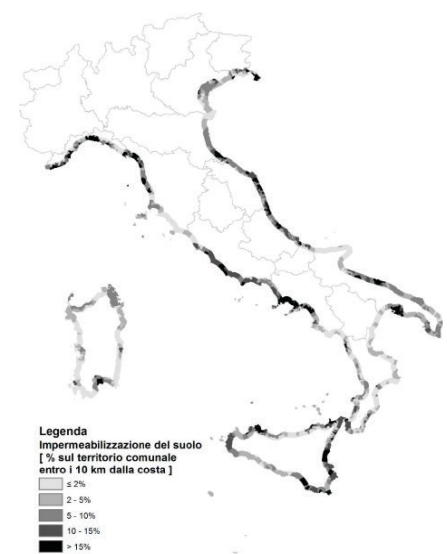
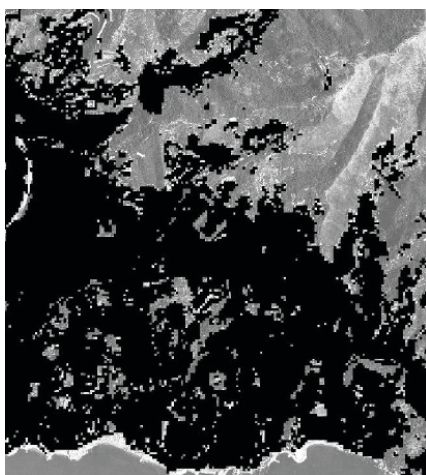


Fig. 21: Elaborazione ISPRA su dati Copernicus, *Percentuale di suolo impermeabilizzato sulla superficie comunale compresa nella fascia costiera di 10 km*, 2009, tratto da Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) - *Il consumo di suolo in Italia*, 2014.

13. FAI-WWF 2012, p. 17.

14. Gardi-Dall'Olio-Salata 2013, p. 92.



Figg. 22, 23: Copernicus / ISPRA, Confronto fra un'ortofoto e una carta raster dell'impermeabilizzazione del suolo con risoluzione pari a 20 metri, 2009.

Corine Land Cover, grazie all'impegno dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA/APPA). Il sistema, denominato Copernicus, permette di ricostruire l'andamento del consumo di suolo in Italia dal secondo dopoguerra ad oggi, mediante una metodologia di campionamento stratificato che unisce l'interpretazione di ortofoto e carte topografiche storiche con dati telerilevati ad alta risoluzione. Questa indagine campionaria viene attualmente integrata con altre cartografie, necessarie sia per garantirne la validazione, sia per assicurare una migliore spazializzazione dei dati. Copernicus è parte integrante del programma europeo Global Monitoring for Environment and Security (GMES), finalizzato alla restituzione di cartografie e servizi informativi su diversi settori (Emergency, Security, Marine, Climate Change, Atmosphere, Land).

#### IL CONSUMO DI SUOLO NELLA COSTA EMILIANO-ROMAGNOLA

Noi romagnoli abbiamo umiliato la bellezza del mare. I muri e il cemento interrompono quella lunga riga azzurra che regalava a noi ragazzi l'idea dell'immensità e dell'infinito. Tutto si è ristretto sul nostro naso come mi disse il grande regista Tarkovskij, quando mi parlò dei paesaggi russi che arrivavano alle orecchie.<sup>15</sup>

Nel 1988 il *Dizionario italiano ragionato* di Angelo Gianni e Luciano Satta registrò la voce "riminizzazione": «deturpare con un'eccessiva concentrazione di costruzioni o, come si dice, con colate di cemento».<sup>16</sup> Tuttavia il termine non solo non apparteneva né al linguaggio comune né a quello tecnico, ma era, a Rimini, totalmente sconosciuto, come ha provato un successivo sondaggio: per la maggior parte dei riminesi "riminizzare" significherebbe accogliere i turisti con la tradizionale ospitalità e cordialità romagnola. Scrive il giornalista ed europarlamentare Curzio Maltese:

Il capolavoro, l'"Otto e Mezzo" del fellinismo collettivo riminese è l'aver trasformato l'elemento più naturale che esista, il mare, in una pura finzione. Venti milioni di turisti ogni anno si rovesciano sulla Riviera Romagnola (sette a Rimini) perché "si sentono a casa" in un set creato dal nulla. Non è l'essenza dell'arte costruire dimore virtuali per gli altri? La casa dei riminesi è l'altra, dentro le mura.

15. Guerra T. - *Progetti sospesi*, La Pieve, Villa Verucchio (Rimini), Poligrafica Editore, 2010, p. 17.

16. Gianni A., Satta L. - *Dizionario italiano ragionato*, Firenze, D'Anna-Sintesi, 1988.

Ed è una vita di campagna romagnola, lenta, dolce, silenziosa e frugale. Il contrario della chiassosa “Second Life” inscenata al mare per tenere fede alla fama turistica di una terra romagnola dove si gode, si beve, si mangia, si ride e ci si diverte più che in ogni altro posto al mondo. La verità è che qui si lavora tanto e tutti per mandare avanti il “divertimentificio” degli altri. [...] Grazie alla faticosa messinscena, ai riminesi è riuscita un’impresa fallita a tutte le mete turistiche del mondo: salvare l’identità. Il turismo corrode, falsifica l’anima delle città. Venezia, Firenze, Capri, Amalfi non hanno più un’autentica vita sociale, i centri storici sono diventati sipari vuoti. I riminesi hanno creato un simulacro a mare, come gli africani costruivano villaggi finti per gli invasori, e si tengono la loro città segreta. Ci sono turisti che in venti o trent’anni non hanno mai superato il ponte di Tiberio per vedere il centro storico e se li trascini all’arco di Augusto o al Tempio Malatestiano, si stupiscono: “Ma questo l’estate scorsa non c’era”.<sup>17</sup>

Quali sono, allora, i dati effettivi sulle politiche riguardanti l’uso del suolo nel territorio riminese e lungo la costa adriatica? Uno studio pubblicato da Legambiente nel 2013 ci consegna informazioni qualitative e quantitative su quanto è cambiata la costa emiliano-romagnola, diventando più artificiale, e quanto sia rimasto invece di agricolo o naturale, sia in termini assoluti che nel confronto all’interno di un arco temporale che va da 1988 al 2011. Lo studio ha analizzato le informazioni provenienti dalle mappe satellitari, prima lavorando su quella del 2011 e poi realizzando un confronto con la situazione al 1988, georeferenziandole e verificando dimensioni e tipo di trasformazione avvenuta. I 141 km di sviluppo della costa sono stati analizzati e suddivisi in fasce corrispondenti a cinque tipologie di paesaggio: industriali, portuali e infrastrutturali; paesaggi urbani ad alta densità; paesaggi urbani a bassa densità (per la presenza di vuoti nell’edificato); paesaggi agricoli; paesaggi naturali. La costa risulta essere urbanizzata per 82 km, il 59% del totale, di cui solo 39 km sono a bassa densità [Fig. 24].

I dati sono molto preoccupanti perché ci troviamo di fronte a una costa caratterizzata da paesaggi naturali e agricoli ricchi di storia a rischio per una urbanizzazione che non si è fermata e sta cancellando la bellezza identitaria del suo paesaggio. La costa emiliano-romagnola appare oggi divisa in due, tra una fascia a Nord, verso il Veneto, dove ancora si leggono ambiti naturali di pregio, e quella più a Sud dove è perfino difficile oggi Immaginare come fosse stato il paesaggio prima che arrivasse la distesa di alberghi, palazzi, seconde case, stabilimenti. Ciò che deve far riflettere, è la densità e continuità dell’edificato, soprattutto da Cesenatico a Cattolica, con caratteri che è difficile ritrovare in altre parti d’Italia e che nel

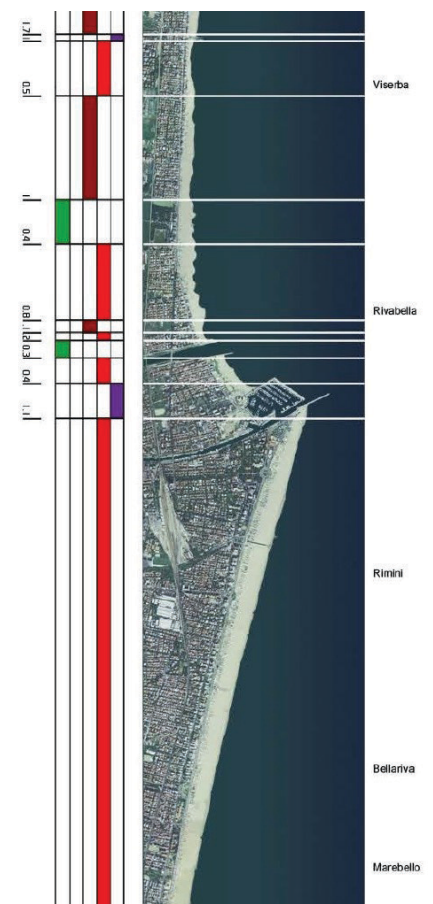


Fig. 24: Legambiente, il consumo della costa riminese, tratto da Legambiente - *Il consumo delle aree costiere italiane*, 2013.

17. Maltese C. - *Rimini ricca e allegra si vende e si nasconde*, in «La Repubblica», 21 marzo 2007,

<<http://www.repubblica.it/2007/01/sezioni/politica/inchiesta-citta/potere-rimini/potere-rimini.html>> (22 ottobre 2014).

18. Legambiente - *Il consumo delle aree costiere italiane*, 2013, p. 10.

tempo ha visto crescere anche l'edificato alle spalle, costruendo uno strato sempre più spesso di edificazione tra il mare e le aree agricole cancellando ogni corridoio ambientale.<sup>18</sup>

Fig. 25: Gabriele Basilico, *Colonia Bolognese, Rimini*, 2001. L'immagine esemplifica la massificazione del turismo balneare nella città di Rimini; ma l'edificio, ormai in stato di abbandono, simboleggia anche il recente mutamento della domanda turistica e la necessità di reinventarsi per una città che voglia rimanere al passo coi tempi.





## Il contesto di Rimini

### CENNI STORICI

La ricostruzione delle città devastate dalla seconda guerra mondiale e la domanda di nuove abitazioni per gli immigrati dalle campagne e dalle zone più depresse del Paese produssero, nel giro di vent'anni, un aumento di 31 milioni di vani in fabbricati residenziali coincidendo con una pressoché totale mancanza di pianificazione urbana. Lo storico Andrea De Santi illustra come a Rimini il binomio edile-balneare rappresentò l'asse portante dello sviluppo locale, determinando un'espansione urbana aggressiva ed incontrollata. Le forze di governo della città incentivarono la ricostruzione non riuscendo, sostanzialmente, a porre restrizioni alle iniziative di edificazione sul territorio da parte dei privati cittadini. Le lunghe procedure burocratiche per ottenere le licenze edilizie non erano sopportate dalla cittadinanza affamata né supportate da un adeguato apparato di controllo:

Sintomatico è un articolo de *Il Resto del Carlino* del 1955, nel quale un Riminese evidenziava come i cittadini fossero aggravati dall'inutile attesa del 'nulla osta' comunale, nelle condizioni di dover trasgredire i regolamenti e intraprendere i lavori prima di esserne stati autorizzati.<sup>19</sup>

Fino alla fine degli anni Sessanta, il centro storico fu alterato dall'aumento delle cubature e delle altezze degli edifici, demolendo anche molti dei palazzi storici risparmiati dalla guerra. Nella zona turistica i villini prebellici si sostituirono in gran parte con condomini e palazzine da destinare a pensioni ed alberghi. Stessa sorte toccò alle aree verdi esistenti tra gli edifici. La mancata pianificazione fu una scelta politica e amministrativa sentita come necessaria per la rinascita economica della città, come confermano gli atti del Consiglio Comunale.

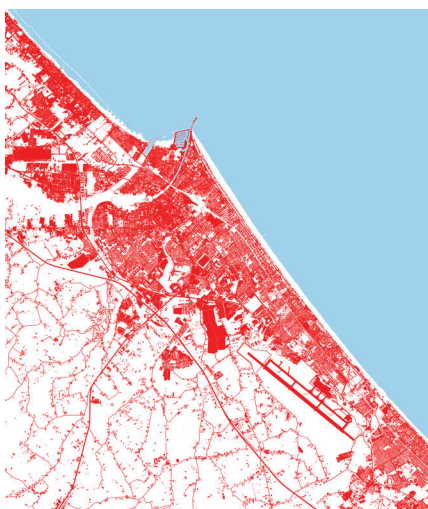
Eppure, la trattazione di De Santi fa notare anche un impegno costante nel tentare di programmare la crescita urbanistica da parte dell'autorità locale, che, dal 1944 al 1999, ha prodotto sette piani regolatori ed un piano di ricostruzione, oltre ad innumerevoli piani particolari. Ma il primo ad essere approvato fu quello di Campos Venuti, solamente



Fig. 26: Cartolina di Rimini, tratto da <http://sprudge.com/world-barista-championship-happening-week-rimini-italy.html> (10 novembre 2014).

Fig. 27: Copernicus/ISPRA, Impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese, 2009. Scala massima 1:10.000.

19. De Santi A. - *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena, Società Editrice «Il Ponte Vecchio», 2008, p. 63.



nel 1972, dopo quasi trent'anni dalla fine della guerra. Dopodichè, fra questo e il piano di Benevolo del 1999, solo una variante al PRG precedente, nel 1978.

### RILIEVO DELL' IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO NEL TERRITORIO RIMINESE

La precisione dei dati ISPRA relativi all'impermeabilizzazione del suolo permette uno studio alla scala massima di 1:10.000 con aggiornamento all'anno 2009. Per avere una base di consultazione più precisa e aggiornata, chi scrive ha elaborato un rilievo con metodologia analoga, anche se semplificata, a quella comunemente adottata dall'ente nazionale, basandosi sul confronto ortofotografico incrociato di due fonti, Google Maps e Bing Maps, entrambe a scala di quartiere (1:500) e aggiornate al 2014 [Figg. 28, 29 e 32-30]. Dallo studio del territorio emerge un'impermeabilizzazione drammaticamente densa, estesa su tutto il territorio cittadino con una percentuale altissima. Non ci si stupisce, allora, se fra le strategie di punta del governo della città rientra l'adeguamento del sistema fognario, tallone d'Achille di una Rimini sempre più frequentemente soggetto di gravi allagamenti.



Fig. 28: Rilievo dell'impermeabilizzazione del suolo nel territorio riminese, scala massima 1:500.

Fig. 29: Rilievo del suolo non impermeabilizzato nel territorio riminese, scala massima 1:500.

### IL PIANO GENERALE DEL SISTEMA FOGNARIO DI RIMINI

Il gestore della fognatura HERA Rimini ha segnalato, nel corso dei Tavoli Permanenti di Lavoro a supporto della redazione del Piano Generale delle Fognature, delle "zone critiche per allagamenti o disfunzioni della rete". Si tratta di territori in cui si verificano, con una incidenza elevata e in corrispondenza di un determinato evento di pioggia o di un particolare livello del mare, allagamenti concentrati o diffusi dovuti, come cause dirette, alla depressione del territorio, alla vetustà della rete e alle sue scarse pendenze, all'insufficiente dimensione dei collettori e alle forti sedimentazioni nelle tubature.

Il Piano Generale del Sistema Fognario individua il problema maggiore della rete di drenaggio del Comune di Rimini: gran parte degli scolì con foce diretta a mare sono stati trasformati, durante la

progressiva urbanizzazione, in collettori fognari per il recapito della rete fognaria urbana bianca, molto spesso mista ed occasionalmente, in emergenza, anche nera. Per questo motivo, quasi ovunque le parti terminali delle fosse sono state tombate e le foci intercettate da sistemi di paratoie abbinati ad impianti di sollevamento che deviano le acque di prima pioggia alla depurazione. In corrispondenza di eventi meteorici particolarmente intensi si genera la necessità di aprire gli organi di interclusione che normalmente presidiano le foci degli scoli per consentire lo scarico a mare dei reflui. Questo fatto comporta delle conseguenze ambientali piuttosto pesanti, e tuttavia non sempre riesce a salvaguardare il territorio dagli allagamenti.

## STRATEGIE E PROPOSTE PER LA CITTA' DI RIMINI

Il Piano Generale del Sistema Fognario pone l'attenzione sull'ambiente riminese troppo densamente edificato e impermeabilizzato e sulla difficoltà evidente di smaltire i reflui durante eventi climatici importanti. Di conseguenza, l'amministrazione ha previsto di ricalibrare il collettamento degli scarichi e ammodernare l'impianto di depurazione, integrando l'apparato con vasche di laminazione di nuova progettazione per il contenimento di piene fluviali e rigurgiti fognari, alcune delle quali funzionanti anche come vasche di prima pioggia finalizzate alla depurazione dei primi volumi di acqua piovana raccolti dalle sedi stradali.

Appaiono strategicamente coerenti con le problematiche ambientali della città di Rimini anche le proposte che ANCE illustra in *Un piano per la città*: reintervenire sul patrimonio esistente, una grande risorsa oggi sottoutilizzata, per favorire l'evoluzione della città in una direzione sostenibile, mirando al recupero di qualità e funzionalità e riducendo l'impermeabilizzazione e la compattazione di nuovo suolo. Allo stesso modo viene definita necessaria e urgente la concertazione di una pianificazione urbana coerente con le politiche dei trasporti, con l'obiettivo di combattere l'espansione disordinata verso le aree periurbane e rurali, lo *sprawl*.

Il concetto di densità può assumere una nuova accezione positiva se legato



Fig. 30: Allagamenti a Rimini, 2012, tratto da <http://www.altarimini.it/News49864-temporale-rimini-allagamenti-automobilisti-in-difficolta-e-persone-al-buio.php> (10 novembre 2014).

Fig. 31: Scarichi a mare della rete fognaria di Rimini, tratto da <http://www.bastamer-dainmare.it/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=85> (10 novembre 2014).

all'efficienza, alla qualità e alla sostenibilità; la scelta da incoraggiare è quella di densificare nelle aree ad elevata accessibilità infrastrutturale, in base a opportune linee guida e in relazione a standard di qualità, per sfruttare al meglio le risorse esistenti all'interno delle città, risparmiando territorio. Si tratta in sostanza di valorizzare gli investimenti collettivi già fatti o in corso di realizzazione sulla rete dei trasporti pubblici e sui servizi.<sup>20</sup>

Proprio da queste linee guida proposte da ANCE partiranno gli autori della presente trattazione per l'elaborazione del progetto di rigenerazione urbana nell'ambito del Laboratorio di Sintesi Finale *Figure di Spazi Urbani*. Le strategie che verranno adottate, in sostanziale accordo con le scelte degli altri gruppi che si occupano della medesima area (area della stazione ferroviaria, proprietà delle Ferrovie dello Stato), prevedono innanzitutto la ricucitura spaziale del tessuto urbano, che presenta importanti vuoti da colmare con strutture al servizio della collettività, spazi commerciali e a vocazione terziaria, nonché residenze di vario taglio e alloggi per studenti. Poiché si opera in una zona centrale e privilegiata dal punto di vista infrastrutturale, la densità dei comparti edificati sarà elevata, anche per potenziarne l'effetto rivitalizzante, unitamente all'ingente rafforzamento della rete degli spazi aperti, del verde pubblico, e dei collegamenti ciclo-pedonali. La progettazione del costruito si concentrerà sui suoli la cui funzione naturale è già compromessa e si restituiranno alla cittadinanza riminese quei manufatti edilizi che rappresentano la memoria storica del periodo romano (anfiteatro e mura della città) e del primo Novecento (strutture a servizio della ferrovia) che attualmente risultano inagibili. A livello concettuale l'obiettivo principale è quello di risaldare le due maglie di città che si sono sviluppate in maniera totalmente indipendente dal dopoguerra ad oggi, la città storica e la città del mare, per ricostituire l'idea di una Rimini in armonia fra le sue parti e invertire la deriva centrifuga che da decenni caratterizza lo sviluppo urbano della città ai danni del territorio naturale e rurale.

20. Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile*, Le proposte dell' ANCE, 2012, pag. 26.

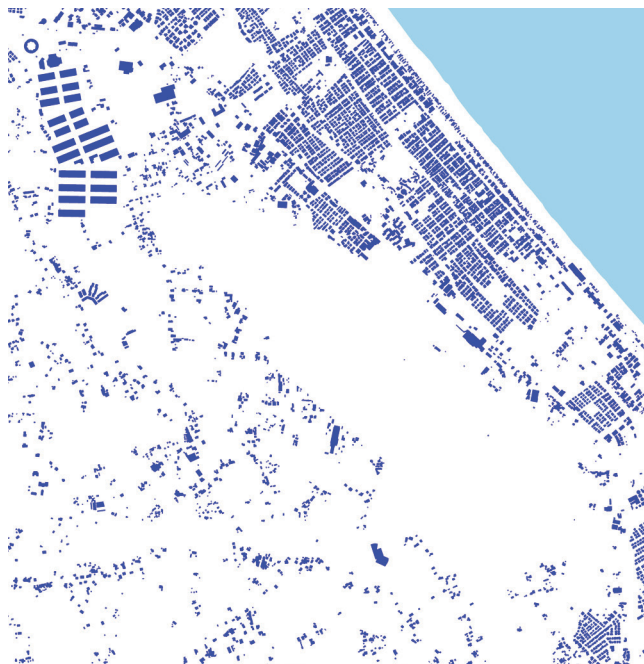


Figg. 32-35, da in alto a sinistra, in senso orario: Ortofoto del territorio urbano riminese; rilievo del suolo edificato; rilievo del suolo impermeabilizzato a uso infrastrutturale; rilievo del suolo impermeabilizzato totale. Elaborazioni degli autori, scala massima 1:500.





Figg. 36-40, da in alto a sinistra, in senso orario: Ortofoto del territorio urbano compreso fra Rimini e Riccione; rilievo del suolo edificato; rilievo del suolo impermeabilizzato a uso infrastrutturale; rilievo del suolo impermeabilizzato totale. Elaborazioni degli autori, scala massima 1:500.











## LA METROPOLI RIVIERA

“*Metropoli riviera*” è un termine non presente nel linguaggio comune; l’architetto Mirko Zardini lo usa in un suo testo per indicare un grosso agglomerato urbano localizzato lungo la costa adriatica che si estende per 120 km dalle colline marchigiane fino al ramo più meridionale del Po, il turismo è il fattore che ha determinato nell’arco di un secolo un cambiamento radicale dell’ambiente costiero trasformandolo in una «fabbrica del divertimento».<sup>1</sup> In altri testi si è parlato di *metropoli balneare* riferendosi al territorio compreso tra Rimini e Gabicce ricco di discoteche e club che lo hanno reso «il cuore di un fermento sociale, musicale e culturale senza precedenti».<sup>2</sup> Questo organismo di grandi dimensioni non è semplicemente uno sviluppo urbano, ma è un insieme di valori, idee, significati che hanno poi generato mode, stereotipi, film. Non si può certo dimenticare *Amarcord*, il film di Federico Fellini che descrive in maniera nostalgica una Rimini tranquilla degli anni 30 in cui si svolgevano feste paesane. Altra immagine della Riviera Romagnola, legata all’ambiente gastronomico, è quella del chiosco delle piadine che ha trovato una riconoscibilità riprendendo la forma delle cabine balneari a bande verticali colorate; grazie al turismo la piadina si è trasformata da prodotto della cultura popolare in una sorta di fast food romagnolo divenendo immagine del luogo. Anche la vita notturna è una delle tante mode della *metropoli riviera*: in questo caso si parla addirittura di *discoriviera*<sup>3</sup> per sottolineare la numerosa presenza di locali che offrono musica e divertimento ai numerosi turisti che prediligono questi interessi. Per comprendere al meglio la *metropoli riviera* si ritiene necessario affrontare tutti gli aspetti che sono ad essa connessi: pertanto si è deciso di partire da una ricostruzione storica del



Fig. 1  
Giuliano Geleng, manifesto di  
*Amarcord* di Federico Fellini, 1973;  
da Farina 1995

1 Zardini 2006, p.8

2 Pacoda 1986, p.23

3 Zardini 2006, p.50





Fig. 2  
Marcello Dudovich, manifesto cm  
100x140 Stampa Baroni, Milano.  
Treviso, raccolta Salce, 4123; riportato  
in Farina 1995

turismo che metta in luce le origini e i primi sviluppi fino ad arrivare alla situazione attuale. La descrizione non si limita ai fatti storici, ma scende anche nei caratteri urbani e architettonici della metropoli. Infine non può mancare una riflessione sull'identità del luogo per capire quali sono i valori di questi luoghi anche attraverso il pensiero di architetti.

#### LO SVILUPPO DELLA CITTA' BALNEARE

Lo sviluppo della città balneare risale alla seconda metà dell'Ottocento ed è dovuto all'azione congiunta di svariati fattori fra i quali le bonifiche, l'estensione delle reti ferroviarie, il potenziamento commerciale di alcuni porti che hanno determinato un'inversione delle dinamiche insediative nella costa adriatica.<sup>4</sup> In questo contesto lo sviluppo del turismo balneare è il fattore che ha avuto maggiore influenza nel processo di popolamento. L'inizio del turismo in riviera si fa risalire al 1843 quando a Rimini viene aperto il primo stabilimento balneare per permettere i primi bagni in mare: l'ambiente marino viene valutato come un luogo salubre per l'aria e si incomincia a scoprire il potenziale turistico della costa.<sup>5</sup> Questo evento segna un passo importante nello sviluppo delle città di mare: se fino a quel periodo si erano sviluppate a monte della linea della falesia morta, cioè quel dislivello che divide la terra dagli *staggi del mare*,<sup>6</sup> ora lo sviluppo comprende anche lo spazio litoraneo attraverso la costruzione di strade e di edifici al servizio dei turisti. In questa fase di *prototurismo*<sup>7</sup> la villeggiatura è riservata ad una élite assai ristretta. Verso la fine del secolo vengono costruiti nelle pinete i primi villini e le strade che congiungono le realtà rurali costiere. All'inizio del Novecento si ha un deciso sviluppo degli stabilimenti balneari che portano ad ampliamenti urbani e nuovi edifici come il Grand Hotel di Rimini inaugurato nel 1908. Su questa onda culturale si

4 Orioli 2013 p.33

5 Turri 2004 pp.176-181

6 Per una sintesi delle caratteristiche geologiche del territorio costiero si fa riferimento a "Parametro", n. 110, pp. 22-23

7 Per il riconoscimento di diverse stagioni del turismo, dal "prototurismo" al turismo "postmoderno", si fa riferimento a Battilani 2009



costruiscono le prime cabine da spiaggia connesse all'uso terapeutico del mare, pochi decenni più avanti le località balneari si apprezzano per la loro bellezza, per i panorami, per la natura che mettevano in mostra, per le attività di relax che offrivano e per la purezza dell'aria. La prima guerra mondiale interrompe il processo di crescita della balneazione e delle attività alberghiere. Successivamente, nel periodo fascista riprendono i flussi turistici e si costruiscono colonie in quanto, secondo l'ideologia del regime, gli italiani dovevano essere forti e sani attraverso bagni di sole e aria marina salutare.<sup>8</sup> Con il boom economico degli anni cinquanta, la situazione cambia profondamente: le pensioni e gli alberghi di categoria bassa crescono enormemente per offrire una possibilità di vacanza a buon mercato agli operai delle grandi città come Torino e Milano, il mare perde il concetto di ambiente dalle proprietà terapeutiche per divenire luogo di vacanza. «In questo panorama di crescita si forma lo scheletro della megalopoli che si espande sempre di più anche attraverso edifici come i grattacieli che ambiscono a ricreare una Atlantic City sulla riviera adriatica».<sup>9</sup> Agevolati dai nuovi mezzi di trasporto e dallo sviluppo infrastrutturale, i turisti si spostano sempre di più e sempre più facilmente incrementando fortemente la crescita delle località marine. In particolare i turisti nordici abbandonano le precedenti forme di villeggiatura nelle coste più fredde dell'Atlantico per dirigersi verso luoghi più caldi a sud. Gli antichi centri marittimi sono diventati una macchia unica che ha ridisegnato in poco più di un secolo il volto della costa. L'industria della vacanza procede decisa verso nuovi interessi con cui attrarre sempre più turisti: non più solo mare e spiaggia, ma anche musica, ballo, gastronomia e più in generale divertimento.

<sup>8</sup> Istituto per i beni culturali della Regione Emilia-Romagna 1986 pp.123-127

<sup>9</sup> Turri 2004 pp.176-181

## LA MEGALOPOLI

La creazione delle località marine occidentali come luoghi di benessere, svago e piacere viene accompagnato dallo sviluppo di una nuova forma urbana, la città balneare, e dall'emergere di una nuova architettura preposta al benessere. L'architettura balneare di maggior prestigio è in grado di sfruttare al massimo la propria posizione "lungo il fronte" e vicino al mare per sorprendere il turista. In particolare, l'architettura balneare non comprende solo le costruzioni più ovvie, quali alberghi affacciati sul mare, piscine e pontili, ma anche gli elementi più minuti quali le cabine sulla spiaggia, le balaustre delle passeggiate, i villaggi turistici, i parchi marini e gli spazi aperti progettati a scala urbana per pianificare intere località. Insieme questi elementi costituiscono un'immagine che ha un valore non solo architettonico ma anche culturale; quest'ultimo si è poi evoluto nel corso del tempo differenziandosi nelle diverse località. Le forme dell'architettura non derivano solo dal luogo in cui si trovano ma anche dai villeggianti, ossia da quella moltitudine di persone che fanno vacanza, modificando il luogo con le loro consuetudini ed esigenze sempre mutevoli. Il continuo interesse dei turisti per la vacanza al mare ha determinato il successo di queste località: la crescita urbana ha trovato corrispondenza in un'architettura balneare contraddistinta da alberghi, villaggi-vacanza e ville che rispecchiano l'attuale consumo della natura marittima. La riviera romagnola col suo ambiente marino può sembrare una realtà molto diversa dalle megalopoli industriali: nei mesi estivi il traffico, il dinamismo dei cuori urbani, le vaste estensioni di zone residenziali, i grattacieli e le fiamme di luci notturne generano un paesaggio urbano unico, differente da quello delle altre megalopoli dell'entroterra. I centri del litorale da Ravenna a Rimini si sono fusi in un'unica città lineare di 70 chilometri la cui popolazione nel mese di agosto triplica

grazie all'offerta turistica. «La diffusione urbana che si è generata a partire dal secondo dopoguerra attraverso l'occupazione incontrollata di aree agricole o inedificate, ha portato alla polverizzazione della città all'interno di un territorio contenitore in cui i rapporti tra spazio e società sono stati completamente ridisegnati».<sup>10</sup>

## LA STRUTTURA

La struttura urbana di questi centri costieri risulta molto semplice: si sviluppa lungo la linea di costa e parallela ad essa corre la strada nazionale costruita dopo l'Unità d'Italia per creare collegamenti tra la regione padana e la penisola lungo il litorale adriatico; questa ricalca il precedente tracciato della via Flaminia costruita attorno all'anno 220 a.C. su ordine del console Caio Flaminio. Tra questa e il mare si trova la linea ferroviaria che costituisce una barriera per passare dalla strada al mare. I nuclei originari dei centri litoranei si situano tra la ferrovia e il mare, le strade principali parallele al mare si incrociano con altre ad esse perpendicolari, il tutto genera un tessuto geometrico semplice e molto regolare.<sup>11</sup> Con la crescita del turismo sono state edificate ampie zone senza una adeguata pianificazione degli spazi, il tessuto urbanizzato, sotto questa continua espansione, si amplia lungo le direttrici stradali litoranee andando a fondersi con gli altri centri litoranei; da ciò ha origine la città continua sulla costa che presenta leggere attenuazioni solo nel passaggio da un territorio comunale all'altro; per il resto le spiagge sono occupate da un'ininterrotta successione di stabilimenti balneari, ombrelloni, lungomari sui quali sorgono alberghi, pensioni e residenze. Il lungomare nelle città costiere assume un ruolo rappresentativo: è lì che si concentrano il turismo, gli alberghi e le residenze più lussuose, è lo spazio pubblico per eccellenza. E' un nuovo centro urbano sul quale

<sup>10</sup> Orioli 2013 p.36

<sup>11</sup> Turri 2004 pp.176-181



Fig. 3  
La rotonda a mare dello stabilimento Roma, opera di G. B. Milani, vista dal bagnasciuga antistante; da [www.archivioluce.it](http://www.archivioluce.it)

originariamente avevano il fronte solo ville e villini condominiali, poi, con lo sviluppo del turismo, hanno lasciato il posto a pensioni e alberghi. L'importanza del lungomare è strettamente connessa con la presenza della spiaggia alla quale si accedeva in origine da ingressi puntuali caratterizzati dalla presenza di singolari rotonde (fig.3), punti unici attorno ai quali si localizzavano le stazioni balneari; oggi la spiaggia è caratterizzata da una successione di stabilimenti balneari, un luogo indifferente che corre senza particolari variazioni da un comune all'altro. La modificazione dell'assetto della metropoli riviera viene modellato dal flusso di turisti che, in base agli interessi sempre mutevoli, determina la nascita di nuove attrazioni nelle città costiere.

## L'IDENTITA' DEL LUOGO

Il periodico afflusso dei turisti sulla costa ha cambiato non solo l'aspetto fisico delle località balneari, ma anche l'idea stessa di litorale. Da luogo inafferrabile e ignoto, oggi il mare è una meta di divertimento, un'evasione dalla vita quotidiana. Questa trasformazione identitaria è visibile dall'analisi di luoghi e architetture che appartengono al panorama marittimo turistico europeo, i monumenti di questi centri sono edifici inediti: alberghi come castelli e teatri come templi in riva al mare. La città balneare appare come un'estensione della metropoli proiettata sulla riva del mare, nell'800 si riproducono i luoghi centrali come dimostrano i grand hotel, le piattaforme sul mare definiscono piazze che intersecano assi urbani. In queste città balneari non possono mancare edifici capaci di riassumere in sé i caratteri e le funzioni della città turistica: stiamo parlando di teatri sospesi su palafitte, piazze coperte, palazzi delle feste come la rotonda realizzata da Giovanni Battista Milani a Ostia (1925), *winter gardens* e pontili che si riallacciano all'esperienza del Cristal

Palace, ovvero a quei luoghi del trionfo e dello scambio della merce raccontati da Walter Benjamin nel saggio sulla Parigi del XIX secolo.<sup>12</sup> Il filosofo tedesco nel testo *Das Passagenwerk*<sup>13</sup> intende studiare le origini della modernità analizzando la città di Parigi del XIX secolo: nell'opera l'autore analizza la fantasmagoria della modernità, ossia le illusioni, le fantasie che il capitalismo ha condotto con sé e i luoghi in cui esse si sviluppano. I *Passages* sono corridoi coperti in ferro e vetro che attraversano interi caseggiati in cui sorgono centri del commercio di articoli di lusso, gli oggetti esposti vengono dunque esaltati e nel caso delle esposizioni universali si può parlare di «pellegrinaggio al feticcio merce»<sup>14</sup>. Questi sono spazi della fantasmagoria commerciale ottocentesca che è presente anche in progetti recenti come quello di Nicholas Grimshaw (2001) sperimentato nel parco The Eden Project (fig.4) costituito da bolle di plastica. Oltre a luogo dei divertimenti, la città balneare si è dovuta confrontare col paesaggio per definire una sua identità: il villaggio nella pineta appare come una sorta di ritorno al paradiso perduto prima della diffusione del turismo di massa. Attraverso altre categorie si può cogliere un altro aspetto della città balneare: per Robert Venturi una delle qualità essenziali dell'architettura delle zone di divertimento è la leggerezza, il carattere ludico delle forme esteriori.<sup>15</sup> In questi casi le architetture rifiutano una ricerca di una semplicità forzata evitando un principio di pulizia ingiustificato in favore di una validità dal punto di vista funzionale.<sup>16</sup> Come carnevali senza fine le città balneari appaiono avviate verso il trionfo della fantasmagoria, decori di teatro e di cinema la cui funzione è quella di mettere in movimento immaginari e fantasie. Nella lettura della città balneare è interessante considerare la categoria di città generica, termine col quale si intende designare una città allo stesso tempo esotica e fruita prevalentemente da abitanti di passaggio. La categoria di città generica è stata definita nel 1994 da Rem



Fig. 4  
Nicholas Grimshaw, The Eden Project,  
Cornwall, UK, 2001;  
da [www.grimshaw-architects.com](http://www.grimshaw-architects.com)

12 Coccia 2012 p.30

13 Benjamin 1983 pp.5-18

14 Ibidem

15 Coccia 2012 p.32

16 Venturi 1980 p.16

Koolhaas come un contenitore di funzioni spalmato su un'estensione indefinita dove l'automobile è il mezzo privilegiato per attraversarla.<sup>17</sup> Allo stesso modo la periferia di Rimini è una città generica, sorta da una tabula rasa e pianificata, pensata e imposta dall'alto; non ha avuto un movimento proprio delle città canoniche: il suo movimento è dato dal fondarsi nella decisione arbitraria del gesto politico dell'origine e della fondazione.<sup>18</sup> Con riferimento all'Italia, questo tipo di città è un confronto per le letture dei paesaggi sub-urbani della pianura padana e della costa adriatica. Il trionfo del turismo di massa in Italia oltre a mete balneari, è legato a un luogo di vacanza che risulta sempre più familiare: la città balneare italiana prodotta dal turismo di massa riprende nelle forme i quartieri dei ceti medi di nuova costruzione.

17 Coccia 2012 pp.109-113

18 Ricca 2012









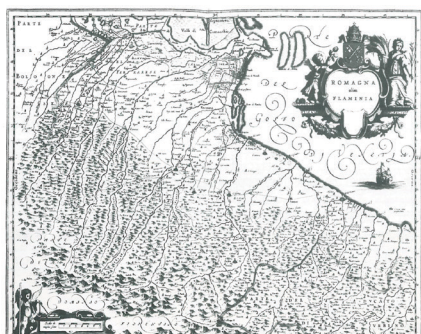


Fig. 1  
La figurazione seicentesca del territorio romagnolo contenuta nell' *Atlas novus* dei Blaeu edito ad Amsterdam, redatta da G. Gobbi nel 1645; da Gobbi, 1982

## NASCITA ED EVOLUZIONE DELLA CITTÀ

La Rimini odierna, in tutta la sua estensione, appare come una città disordinata, composta da una pluralità di edifici spesso sconnessi fra di loro, che mette in evidenza un'assenza di carattere e riconoscibilità degli spazi, dove gli stessi blocchi residenziali appaiono estranei e indifferenti agli isolati urbani che compongono. Tuttavia la loro massiccia e brutale edificazione occasionale lascia, talvolta, intravedere le tracce di un rapporto ormai perduto che potrebbe ancora unirli, un rapporto che è stato alla base dell'edificazione della città di Rimini fin dalle sue origini; la centuriazione romana.

Osservati e studiati con attenzione è possibile infatti individuare i segni di quest'ordine, imprevedibilmente tenuto ancora in vita, il quale, attraverso delle opportune analisi, permette di ricostruire delle relazioni spaziali che possono far riemergere le regole progettuali su cui la città stessa è stata fondata. Lo studio e l'analisi della storia della città svolta in questo capitolo, dalle sue origini all'attualità, con tutte le varie trasformazioni nei periodi intermedi, ha il fine di far riemergere proprio quelle relazioni e quei principi ordinatori che sono stati per secoli alla base della pianificazione territoriale di questo luogo, per poter predisporre delle regole da adottare per future progettazioni, che tengano conto sia dei fondamenti storici, sia della conformazione morfologica dell'area.

## LE ORIGINI DI RIMINI

Nel territorio, al centro del quale sorge Rimini, si evidenziano i primi segni della presenza umana intorno al periodo del paleolitico<sup>1</sup>.

La zona nasce come risultato di evento alluvionale in via di consolidamento dei corsi d'acqua dell'Ariminus e dell'Aprusa, ovvero una palude non ancora abitabile formatasi intorno al v secolo a.C. È intorno a questo periodo che può datarsi il primo insediamento preromano, esposto in seguito alle pressioni delle tribù gallo-

1. De Giovanni 1979, p.25

celtiche, sconfitte poi nella battaglia di Sentino, con successiva colonizzazione dell'area (Fig. 1).

Il 268 a.C. è la data che segna l'inizio della romanizzazione di una vasta area di terreni in quella che i romani stessi denominarono Cisalpina, un processo che avrà profondi risvolti di carattere economico, sociale, politico e ambientale, una data che segnerà l'inizio di un nuovo disegno del territorio che si attua attraverso il reticolo centuriale di colonizzazione agraria e la calibrata distribuzione di una serie di poli urbani. Le condizioni geografiche e storiche favoriscono qui l'attuazione di un vero e proprio progetto a scala territoriale, rigorosamente perseguito nel tempo, del quale la "rifondazione" urbana e rurale delle preesistenze è l'elemento caratterizzante.

Il risultato sarà il passaggio dal regime fondiario-agrario alla nuova organizzazione sociale e fisica dei territori. L'azione romana completerà poi la struttura territoriale preesistente attraverso l'applicazione di un'unica regola, la centuriatio. Nel caso della città di Rimini, essa si basa sulla tipica maglia quadrata di 2400 piedi di lato (circa 710 m), ed è canonicamente orientata secundum coelum, probabilmente per l'assenza di assi di riferimento predeterminati e condizionati<sup>2</sup> (Fig. 2).

La fondazione delle civitates, nella colonizzazione, è riconoscibile dall'organizzazione della campagna; le terre e gli abitati, infatti, si trasformano in breve tempo, cosicché in ogni luogo la volontà dei coloni esprime chiaramente e con segni incontestabili, l'appartenenza di una località, di un terreno, di una città allo Stato e alla Repubblica di Roma. Città e campagna nella colonia romana sono costruite insieme e regolate da un'unica legge. Se da un lato ciò corrisponde all'uso del medesimo modulo geometrico, dall'altro si riferisce ad una somiglianza civile tra città e campagna; la formazione di un'area urbana, così come di una rurale, avviene con la realizzazione di tracciati viari, di luoghi ed edifici pubblici, di campi e case, di porti e opere idrauliche in rapporto con i luoghi incolti, le foreste e le paludi.

È il tracciato della Via Emilia, per lo più rettilineo, che costituisce

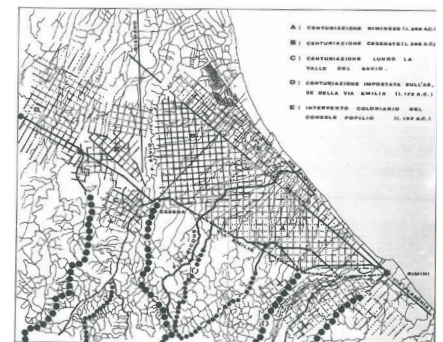


Fig. 2

Il sistema della centuriazione romana del territorio romagnolo fra i fiumi Ronco e Marecchia, redatta da G. Conti e D. Corbara nel 1980; da Gobbi, 1982



Fig. 3  
Suddivisione delle terre della zona  
nord dell'Ariminum nel catasto, 1813;  
da Pasini, 1995.

in gran parte l'asse di riferimento della ripartizione poiché svolgendosi prevalentemente a livello costante, condiziona la direzione dei cardini che si trovano così orientati tutti nel senso di massima inclinazione del terreno (Fig.3).

I territori rurali appaiono ora regolamentati e suddivisi e, il possesso della terra, si identifica con la presenza di cippi terminali e linee di confine lungo il perimetro della proprietà.

Si tratta di una fase decisiva e permanente che ha inizio a partire dalla fondazione di Rimini, nel III secolo a.C. Da questo momento tutta la regione viene trasformata dall'azione dei coloni romani che bonificano, coltivano e urbanizzano il territorio, inglobando e utilizzando gli insediamenti e le strutture che le genti precedenti si erano dati. È un processo che si svolge in modo graduale e che nel suo insieme assoggetta e rende ogni luogo di questa terra partecipe alla grande organizzazione urbana e rurale.

L'azione romana si traduce in un insieme di istituti e forme che investono il territorio e conducono al grado più avanzato la struttura della regione, la cui ossatura permane, nonostante il mutare delle condizioni che l'hanno generata fino ai giorni nostri.

Il primo elemento di sviluppo e di interesse della colonizzazione romana riguarda quindi la fondazione delle grandi città e dei loro assi viari principali.

Tra queste, Rimini, chiude a sud il sistema padano; la sua localizzazione, che per altro ricalca l'insediamento esistente, è il risultato di un'esatta valutazione delle condizioni economiche e politiche, in rapporto non soltanto ad un ambito locale, ma ad un insieme di più ampie relazioni che nascono da una visione generale della situazione mediterranea. Nel passaggio da villaggio a città, la nuova struttura urbana, trasformando la precedente, risulta definita ed essenziale ad accogliere i nuovi insediamenti urbani e le nuove espansioni. Ma l'aspetto più importante della costruzione romana va oltre l'avanzamento organizzativo e civile stabilito, esso è riconoscibile nella trasposizione di quest'ultimo in una forma che ha carattere permanente, nella variazione qualitativa che lo spazio assume attraverso l'architettura: come afferma De Giovanni, «La



scienza, l'arte di costruire la città e l'architettura dei monumenti, hanno consentito questa trasformazione qualitativa, in modo che il territorio si costruisse attraverso fatti definiti: le città e i centri minori, la centuriatio e gli edifici isolati, i porti e le opere per la regolazione delle acque e per la navigazione»<sup>3</sup>.

Si evidenzia così, in seguito a questi cambiamenti morfologici, che in corrispondenza del fiume Rubicone la griglia subisce una lievissima rotazione, forse legata alle successive invasioni coloniche o a lievissime variazioni di inclinazione dei suoli.

Questo significa che la forza della regola impressa sul suolo non viene meno, né affrontando i vincoli che la conformazione naturale dei siti impone, né assumendo quelli che derivano da costruzioni precedenti, come accade per alcune sezioni del tracciato della via Emilia. Il sito di fondazione, o meglio di rifondazione di Rimini è compreso tra l'alveo di due corsi d'acqua, il Marecchia e l'Ausa, e coincide con il lieve avvallamento che il terreno forma per risalire dalla linea del mare verso l'interno e verso gli argini dei due fiumi. A livello planimetrico, Rimini possiede in forma evidente, una regolare continuità della pianta e degli isolati, unita alle infrastrutture monumentali (anfiteatro, ponte, porte) che, insieme, permettono di ricostruire le leggi genetiche che hanno fondato l'antica città. Un elemento ricorrente nella progettazione degli edifici della città è il paesaggio, che condiziona e definisce l'architettura urbana, diventandone la caratteristica principale, come si coglie negli insediamenti di tutta l'area emiliano-romagnola.

La trasformazione subita a Rimini dagli elementi romani a partire dall'impianto urbano, costituisce una componente sostanziale della morfologia della città. Essa assume nel territorio un'importanza di primo ordine, poiché costruisce il sistema della campagna romagnola, sistema che è nella sua formazione di carattere agrario e urbano, e che diventa elemento di costruzione e definizione del paesaggio. Ma l'incapacità della città a definirne i propri caratteri attraverso una relazione logica; aspetto che si accentuerà in modo apparentemente irreversibile a partire dalla seconda

3. Farina 1997, p. 46



Fig. 4  
Pianta di Rimini in età romana  
(restituzione da fonti diverse);  
da Gobbi, 1982

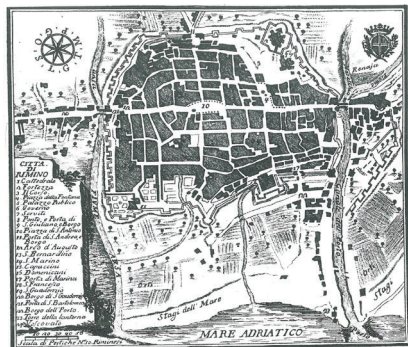


Fig. 5  
Pianta di Rimini di C.G.Fossati, tratta  
dal Diario riminese di G. Marsoner  
1790;  
da Pasini, 1995.

metà del XIX secolo, darà luogo, nell'edificazione della fascia costiera, ad una vera e propria frattura con la città storica. «Le due “parti” risponderanno ad una duplice natura della città non più ricomposta, non più storia costruttiva di una, ma di due città apparentemente inconciliabili, dove la città residenziale - turistica sembra trarre, proprio dalla separatezza e dalla indifferenza alla città antica, la propria ragion d'essere»<sup>4</sup> (Figg. 4,5).

#### LA CADUTA DELL'IMPERO ROMANO

Con la caduta dell'Impero Romano si rafforzeranno i legami con le altre città marittime litorali, dando vita così, alla nuova Pentapoli dell'Adriatico, composta dalla città di Rimini, Pesaro, Fano, Senigallia e Ancona<sup>5</sup>. Il tracciamento, della via Emilia e della via Flaminia, su cui si espanderanno i traffici e collegamenti terreni longitudinali, renderà forte il sistema incentrato sul decumano, sancito anche dalla costruzione dell'Arco di Augusto e del Ponte di Tiberio.

Rimini si appresta così ad avviare un processo di trasformazione verso una città rinascimentale, con conseguente spostamento dell'attività politica e religiosa della città in corrispondenza della via Maestra e dell'accesso alla città da Nord. La trasformazione dell'impianto romano avviene senza stravolgere gli elementi e il senso della città, attraverso modifiche parziali e sostituzioni. Si può cercare di individuare nella loro reale ed effettiva portata, i caratteri di questa tipologia urbana, dove l'attenzione si pone più su questioni quali la continuità e le modificazioni progressive, piuttosto che su improvvisi rivolgimenti.

L'esattezza e la precisione della sua architettura definisce il ruolo dell'isolato urbano; infatti, come afferma P. Giorgio Pasini «Il nuovo isolato urbano è inteso come un luogo ancora carico del valore degli spazi collettivi della città antica»<sup>6</sup>. Esso è adatto ad accogliere e ospitare diverse funzioni della città, dal residenziale al commerciale ma, allo stesso tempo, senza che nessuna delle due

4. *Ivi*, p.230

5. *Ivi*, p. 255

6. Pasini 1995, p. 76

sia predominante sull'altra (Figg. 6,7).

La tipologia edilizia che si sviluppa in gran parte è quella delle case a schiera, aventi un affaccio su strada e, configurando un sistema per linee parallele corrispondenti alla città artigianale delle fasce più marginali, ordinate su ampi sistemi urbani.

Questo tipo di sviluppo ha modificato profondamente la struttura degli isolati romani e, utilizzando elementi omogenei e ripetuti, attua una zonizzazione per fasce funzionalmente individuali, estensibili a tutta la città. In questo caso la ripetizione della casa gotica fissa un ordine ben preciso, definendo «L'affaccio della città lungo il Marecchia come una vera e propria legge di lottizzazione»<sup>7</sup>.

Gli isolati e i quartieri che fanno capo rispettivamente all'originario Foro Romano, al Tempio Malatestiano, al Duomo e alla Rocca, mostrano un tessuto che rimanda ancora a quello più antico strettamente derivato dagli isolati romani. Ciò consente la distinzione delle funzioni evitando così di perdere il discorso unitario, la contemporanea presenza di scale e livelli urbani diversi fra loro, e la pluralità di elementi unificati quali, la corte passante per gli organismi abitativi più ampi e la sala passante per le cellule abitative più piccole.

L'edilizia residenziale riminese si rafforzerà soprattutto nel periodo rinascimentale, con la tendenza a incentivare la realizzazione di nuovi tipi edilizi attraverso una sorta di evoluzione sul diritto di proprietà di un'area. Lo stato infatti, pur rimanendo per gran parte proprietario dei lotti urbani, concederà il diritto di proprietà al cittadino che si impegnerà nella realizzazione, a sue spese, del fabbricato. Così la città procede alla propria "ri-costruzione" mediante elementi che hanno un carattere permanente, come i singoli manufatti; «elementi e pezzi della città su cui l'architetto impianta il proprio sistema compositivo»<sup>8</sup>.

I monumenti romani più importanti pur avendo perduto il riferimento al corpo edificato della città a cui erano congiunti (come: l'isolamento dell'Arco di Augusto), rimangono esempi della costituzione della città, anche se il loro nesso con quest'ultima, a



Fig. 6  
Settore edilizio di Rimini sviluppato lungo un corso d'acqua della fossa Patara, catasto napoleonico, 1811; da Gobbi, 1982

7. Farina, 2003, p. 8

8. Gobbi e Sica, 1982, p. 19

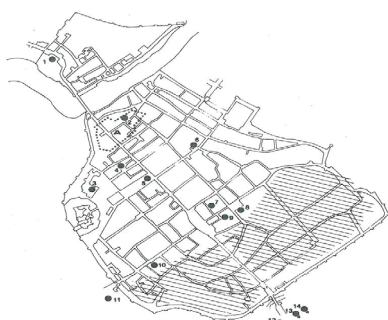


Fig. 7  
Le aree di sviluppo della città Rimini  
fra il X e l'XI secolo, redatta da P. Sica;  
da Gobbi, 1982

volte, è andato perduto o non si può cogliere nell'immediatezza. Alle modificazioni infrastrutturali della città corrisponde un tentativo di conciliare il nuovo con l'antico. La parte di città che si sviluppa fuori dalle mura, pur rappresentando un principio dinamico, non realizza elementi formali in grado di costruire un'autentica città moderna. Nemmeno il grattacielo sorto poco distante, indica una reale alternativa tipologica bensì, piuttosto, un tentativo tardivo e inefficace, di fornire una sorta di variante all'applicazione di una zonizzazione quanto mai rigida e aderente ad una elevata speculazione, come afferma Paolo Sica «Così questa seconda città, nata per il mare, si dimostra quasi incapace di raggiungerlo»<sup>9</sup>.

Da questo momento la nuova città che si andrà a realizzare sarà contraddistinta da episodi individuali, frammenti e cesure, raffigurando così una città che oggi appare come un insieme caotico e disordinato di fatti autonomi (il porto, l'area ferroviaria, le industrie, gli edifici direzionali, i centri commerciali, la sconfinata estensione di alberghi, pensioni e residenze, rari frammenti di aree libere o abbandonate). Quest'insieme di fatti urbani non è sorretto da una struttura unitaria e riconoscibile, bensì è il risultato di una massiccia occupazione avvenuta in seguito all'intensificarsi del flusso turistico che ha orientato la città ad uno sviluppo massiccio e speculativo dovuto all'incremento dell'economia e dell'attività turistica.

#### LA RIMINI DEI MALATESTA

La città di Rimini divenne un Comune nel XIV secolo con la nascita della comunità cristiana.

In seguito furono costruiti numerosi conventi e chiese sparsi per tutto il territorio riminese e zone circostanti meno popolate, a sottolineare l'importanza della chiesa e della religione che si andava rafforzando sempre più.

Nel 1295 la città diventò una signoria appartenente al patriarca

9. De Giovanni, 1979, p. 174

della famiglia Malatesta e precisamente a Malatesta da Verucchio, da cui deriva il nome di uno dei più celebri monumenti “Il tempio malatestiano” e la piazza più illustre “Piazza Malatesta”.

Successivamente, nel XV secolo, numerose famiglie nobili di origine ebraica giunte alle porte della città in cerca di nuove residenze, ricevettero favoritismi e appoggi dalla famiglia Malatesta, che permise così un notevole incremento della ricchezza della città. Città che grazie alla grande ricchezza di queste famiglie, e all'attività commerciale legata al porto, poté incrementare i propri traffici commerciali sia a terra che in mare.

Nel XVI secolo nacquero poi delle divergenze politiche tra Ebrei e i Malatestiani, e si passò da uno stato civile e unitario a dei conflitti interni e battaglie per il dominio e controllo della città.

Rimini divenne così dopo guerre civili e svariate battaglie, dominio della Signoria Malatesta, dal 1295 al 1528<sup>10</sup>, che acquisì castelli e centri in Romagna.

Nel 1295 Rimini, fu conquistata dai Malatesta, che ne fecero la capitale della signoria. Per circa due secoli la città ebbe l'egemonia su un vasto territorio, che superò i confini geografici della Romagna, estendendosi fino a Sansepolcro, Sestino e Senigallia.

Nel 1343, dopo un lungo periodo di dissidi e lotte intestine tra i membri della famiglia, a Rimini salirono al potere gli stessi Galeotto e Malatesta. Il pontefice, nel tentativo di impedire la formazione di un'unica grande signoria, inviò il cardinale Egidio Albornoz a occupare i castelli malatestiani più esterni e concesse ai due fratelli il vicariato di Rimini, Pesaro, Fano e Fossombrone, legittimando in questo modo il dominio malatestiano ma subordinandolo all'autorità della Chiesa.

Il dominio su Rimini passò prima nelle mani di Galeotto I e poi di Carlo<sup>11</sup>, che si distinse per capacità politiche e diplomatiche; alla sua morte, avvenuta nel 1429, si aprì una crisi dinastica per la mancanza di eredi maschi, ad eccezione dei tre figli naturali di Pandolfo III, signore di Fano: Galeotto Roberto, Sigismondo e Domenico. Sigismondo Pandolfo Malatesta, salito al potere nel 1432, fu uno spregiudicato capitano di ventura e allo stesso tempo

10. Gobbi e Sica, 1982, p. 160

11. Pasini, 1995, p. 40



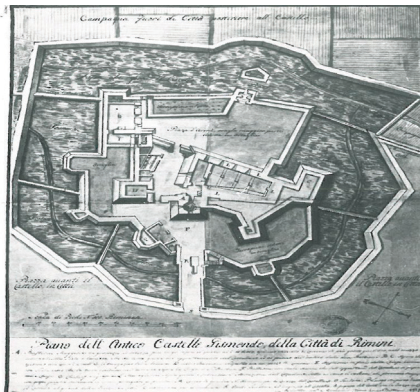


Fig. 8  
Piano dell'antico Castello Sismondo della città di Rimini, disegno a penna e acquerello (xviii secolo), conservato presso l'archivio di Stato di Roma; da Gobbi, 1982



Fig. 9  
Il fianco del Tempio Malatestiano e la piazzetta antistante col convento dei francescani, nell'incisione di Bernardo Rosaspina, 1835; da Gobbi, 1982

un grande mecenate. Militò prima al soldo pontificio contro i Visconti, poi a fianco di Francesco Sforza contro il Papa, con la lega tra Firenze e Venezia, con i Senesi e infine contro Pio II. Si assicurò prestigio dinastico attraverso accorte sistemazioni matrimoniali, e volle dare lustro al proprio nome con la costruzione del Tempio Malatestiano, opera di Leon Battista Alberti e di Castel Sismondo. Nel 1463 Sigismondo fu sconfitto dalle truppe pontificie guidate da Federico da Montefeltro, duca di Urbino e suo acerrimo rivale.

Alla morte di Sigismondo iniziò un periodo di lotte dinastiche tra i figli Sallustio e Roberto, detto “il Magnifico”<sup>12</sup>. Valente condottiero e abile diplomatico, Roberto fu escluso dal governo della città per volere dello stesso Sigismondo, ma riuscì a impadronirsi di Rimini, venendo accusato della morte dei fratelli. Pandolfo IV, e il figlio Sigismondo II, furono gli ultimi signori della casata malatestiana, ormai giunta a un definitivo declino. Dopo aver dominato la città per circa tre secoli il Rimini si preparava all'annessione con lo Stato della Chiesa (Figg. 8,9).

## RIMINI NELLO STATO PONTIFICIO

Nel 1509, dopo la caduta dei Malatesta e il breve periodo di dominazione veneziana, ebbe inizio il governo pontificio della città, che divenne parte per quasi trecento anni della Legazione di Ravenna. La costituzione pontificia affidò il governo cittadino alle famiglie patrizie, istituendo un Consiglio ecclesiastico costituito da 100 membri provenienti dall'aristocrazia e 30 dalla borghesia, che sfruttarono il proprio potere per garantirsi privilegi a scapito dei ceti sociali più poveri.

Dal punto di vista territoriale e politico Rimini non era più capitale di uno stato autonomo, quanto piuttosto una città marginale dello stato pontificio.

La città fu duramente provata dal passaggio dell'esercito imperiale di Carlo V nel 1531 e dal transito delle truppe francesi nel 1577,

12. De Giovanni, 1979, p. 131



che razziarono il territorio. A ciò si aggiunsero le frequenti inondazioni provocate dalle piene del Marecchia, oltre a gravi epidemie e carestie, che colpirono periodicamente la città e le campagne, decimando la sua popolazione.

Solo alla fine del secolo l'economia locale, basata sull'agricoltura e sul commercio, manifestò una debole ripresa, dopo essere stata duramente provata da decenni di guerre ed invasioni. Nonostante la decadenza dei traffici marittimi, dovuta alle nuove rotte atlantiche e all'egemonia turca sul Mediterraneo, il porto di Rimini rimase il più importante della Romagna sia per la pesca che per il commercio di prodotti agricoli.

Dal punto di vista urbanistico il Cinquecento fu un secolo di trasformazioni rilevanti ma che non alterarono comunque l'assetto generale della città: il tessuto urbano fu interessato dalla costruzione dell'isolato della torre dell'orologio nell'attuale Piazza Tre Martiri, dall'apertura della "strada nuova" (Via Castelfidardo) nel settore orientale e dalla sistemazione dell'odierna Via Saffi – Via Covignano,<sup>13</sup> che divenne il secondo maggiore collegamento con l'entroterra collinare (Fig. 10).

L'attività edilizia del XVII secolo portò alla costruzione e alla riedificazione dei palazzi di numerose famiglie nobiliari e alla realizzazione dei nuovi edifici religiosi, tra cui quello dei Cappuccini, dei Teatini e della Confraternita di San Girolamo. Negli stessi anni si ebbero anche i primi progetti concreti: la deviazione del fiume Marecchia, l'istituzione della Biblioteca civica, e la pubblicazione del primo giornale locale, il "Rimino".

Il maggiore intervento all'interno della città storica fu però la riconfigurazione della piazza della Fontana (l'attuale Piazza Cavour), dove si ebbero la demolizione dell'isolato di San Silvestro, che la chiudeva sul lato del corso e, sul lato opposto, la costruzione del Granaio pubblico, comunemente chiamato "i Forni", che ne determinò la separazione dalla piazza del castello. Il secolo successivo fu contraddistinto da un rinnovamento del tessuto edilizio e da una generale ripresa economica, nonostante



Fig. 10  
Rappresentazione della piazza ancora chiusa verso la strada maestra e aperta verso il Castello e la cattedrale, incisione del Rosaspina del XVI secolo; da Gobbi, 1982



Fig. 11  
Immagini di Rimini divulgata dalla prima carta a stampa, di Braun e Hogenberg del XVIII secolo; da Gobbi, 1982

13. Pasini, 1995, p. 210



Fig. 12  
Planimetria della città di J. Blaeu,  
1663;  
da De Giovanni, 1979



Fig. 13  
Battaglia delle Celle, di Mauro Cesare  
Trebbi, 1831;  
da Gobbi, 1982

il ripetersi di alluvioni, passaggi di eserciti e terremoti, che provocarono danni ingenti a numerosi edifici pubblici e privati. In questi anni le amministrazioni locali costruirono gli edifici pubblici della pescheria e del macello, promossero importanti lavori di sistemazione del porto e rinnovarono il sistema costiero di torri di difesa contro gli attacchi dei pirati (Figg. 11,12,13).

## XIX E XX SECOLO

Dopo l'ingresso a Rimini di Napoleone Bonaparte, avvenuto nel febbraio 1797, la città fu annessa alla Repubblica cispadana prima e, dal 27 luglio dello stesso anno, alla Repubblica cisalpina.

A Rimini fu conferito – anche se per breve tempo – il titolo di capitale del Dipartimento del Rubicone, qualifica che mantenne fino all'unificazione dei due dipartimenti romagnoli, avvenuta nel 1798. L'assetto patrimoniale cittadino fu pesantemente sovvertito per effetto della soppressione degli ordini monastici, ai quali furono confiscati complessi conventuali e proprietà fondiarie.

Dopo l'annessione al Regno d'Italia Rimini continuò ad essere al centro di avvenimenti politici di grande importanza come nel 1872, quando la città ospitò la conferenza che sancì la nascita dell'anarchismo e la contestuale divisione degli anarchici di Mikhail Bakunin dai seguaci di Karl Marx <sup>14</sup>. Due anni più tardi, alla storica riunione tra anarchici e repubblicani a Villa Ruffi, furono arrestati Aurelio Saffi e Alessandro Fortis, con l'accusa di cospirazione insurrezionale.

Tappe fondamentali dell'ampliamento dell'offerta turistica di Rimini furono, la costruzione del Kursaal e dello Stabilimento Idroterapico. I bagni di mare, intesi inizialmente come attività di carattere terapeutico, persero rapidamente questa connotazione e divennero parte del soggiorno aristocratico e mondano dell'alta borghesia.

Per i facoltosi ospiti del Lido di Rimini, provenienti dall'Italia, dalla Svizzera, dall'Austria e dall'Ungheria, nel 1908 fu costruito

14. De Giovanni, 1979, p. 310

il lussuoso Grand Hotel, che contribuì ulteriormente a rafforzare l'immagine della città come località balneare alla moda. L'attività principale del circondario era incentrata tuttavia sulla coltivazione del baco da seta, come si vedeva ancora negli anni cinquanta dalla presenza di tanti gelsi nelle campagne (Figg. 14,15,16).

Tra il 1915 e il 1916 la città subì le prime incursioni aeree nemiche, ad opera di bombardieri austriaci decollati da Pola ed aventi come obiettivo le officine ferroviarie. La difficile situazione creata dalle ostilità del primo conflitto mondiale ebbe gravi ripercussioni sull'economia cittadina, aggravata anche da un forte terremoto che danneggiò seriamente palazzi storici, chiese e abitazioni della città.

In seguito all'istituzione del Fascio riminese di combattimento, Benito Mussolini nel 1922 ribadì l'importanza della presa della città di Rimini come centro di controllo dell'intero territorio emiliano romagnolo, così nella notte del 28 ottobre, quattrocento squadristi del regime, occuparono la città e si impossessarono dei palazzi comunali.

Con il regime fascista il turismo d'élite fu soppiantato dalla nascita del turismo di massa, con la costruzione di numerosi alberghi, pensioni e villini, e l'apertura di colonie marine nelle frazioni periferiche; la città storica fu invece interessata dagli interventi di risanamento del Borgo San Giuliano e di isolamento dell'Arco d'Augusto.

Le colonie marine rappresentano un nuovo "tipo" che riuniva le caratteristiche dell'albergo, della scuola e anche della clinica. Questi edifici erano costruiti e assemblati in modo tale da pronunciare un discorso invisibile, quello del regime. La loro struttura architettonica allude a schemi di tipo panottico, e rende possibile il controllo su più livelli attraverso l'esercizio dello sguardo. Oggi giorno, però, appaiono come oggetti estranei al contesto odierno, «Appartenenti ad un'altra galassia»<sup>15</sup>, ed è da questa estraneità e alterità che si è costruita l'allusione, alla colonia come eterotopia. Un'eterotopia la cui rappresentazione per eccellenza è la nave, ovvero "un luogo senza luogo". Questa

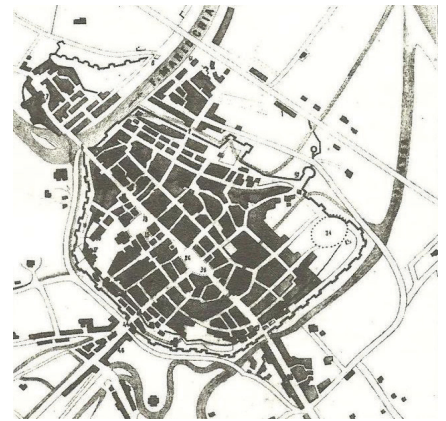


Fig. 14  
Pianta della città di Rimini, redatta da P. Sica, 1864;  
da Gobbi, 1982



Fig. 15  
Immagine dei crolli delle abitazioni riminesi in seguito al rilascio di granate austriache sulla città nel 1915;  
da Gobbi, 1982





Fig. 16  
Veduta della città di Rimini dal Ponte  
di Tiberio;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)



Fig. 17  
Vista del Grand Hotel di Rimini;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)

immagine infatti richiama la forma di numerose colonie fra cui quella della Novarese della città di Rimini.

In seguito, nello stesso periodo, furono costruite opere di grande importanza per il futuro assetto urbano, tra cui il deviatore del Marecchia, il lungomare e l'aeroporto di Rimini-Miramare. Nel 1939 l'aeroporto divenne sede di un reparto dell'aeronautica militare e scalo della linea aerea Roma-Venezia.

Il secondo dopoguerra fu caratterizzato da una rapida ricostruzione e da un'enorme crescita del settore turistico. Rimini, divenuta una delle più importanti località turistiche d'Italia e d'Europa, conobbe un forte incremento demografico: i circa 77 000 abitanti del 1951 divennero oltre 100 000 nel 1963 per effetto del movimento migratorio dall'entroterra.

In questi anni inizia a svilupparsi anche la porzione settentrionale della Riviera Romagnola, quella inclusa nella provincia di Ravenna dove sorgono numerosi Lidi.

Nel 1992 Rimini divenne capoluogo dell'omonima provincia, ottenendo l'autonomia amministrativa dalla Provincia di Forlì.

I problemi causati dall'eccezionale e rapido sviluppo turistico della città avvenuto dal secondo dopoguerra (intensa edificazione del litorale, condizioni di degrado ambientale e stagionalità della struttura economica locale) determinarono in anni recenti un ripensamento del sistema economico attraverso un processo di destagionalizzazione, perseguito con la costruzione di grandi infrastrutture per il terziario e gli affari: il nuovo quartiere fieristico e il Palazzo dei Congressi.

## LA RIMINI ODIERNA

I caratteri fissati dal tempo nelle forme e strutture di luoghi della città verranno completamente ignorati e omessi da un tipo di edificazione selvaggia e speculativa. La città attuale sembra il risultato di fatti occasionali, una città che ha mascherato quegli elementi della città storica come le mura, le porte, i borghi, i

monumenti così come i fatti naturali e il mare, che sono riusciti a non scomparire fisicamente nel tempo, ma che sono stati ridotti a permanenze viste come elementi non necessari ai nuovi processi insediativi.

La continua ripetizione dell'impianto edilizio con la sua logica autosufficiente si contrappone al tentativo di poter fissare, attraverso le poche tracce degli elementi che permangono, un riferimento progettuale che possa dare ordine e dettare regole alle future pianificazioni della città.

L'assetto urbano di Rimini, soprattutto per quanto riguarda il suo recente sviluppo, è stato fortemente condizionato dalla presenza di molti vincoli, sia naturali ( la presenza del mare, del fiume Marecchia e del torrente Ausa ), sia infrastrutturali. In particolare le infrastrutture, attraversando l'intero territorio comunale secondo l'andamento della costa, hanno influito sulla conformazione della città, favorendo un'espansione mercantile lineare: a est, la linea ferroviaria Bologna – Ancona divide la Marina dalla città consolidata, mentre, a ovest, l'autostrada e la strada statale producono una netta separazione del nucleo urbano dagli insediamenti dislocati sulle prime colline.

Il principio compositivo alla base di queste nuove edificazioni è "l'accostamento" di un edificio sull'altro, privando la relazione tra elementi diversi fra loro, dotando ogni elemento edilizio di una logica individuale, non appartenente soltanto alla geometria delle trame insediative, ma applicato anche alle costruzioni dei singoli fatti urbani, come accade per il Ponte di Tiberio.

Oggi, nella Rimini distrutta, ricostruita, cresciuta, le poche testimonianze superstiti della sua vita millenaria sono inoperanti e come soffocate o perdute, perché i nessi storici, che le legavano sono tutti spariti, insieme alle tradizioni, ai costumi, ai dialetti.

Rimini è intesa oggi come una città segnata da un'assenza totale di unità di riferimento, con un precario coagularsi di situazioni, di modelli e comportamenti tradizionali, anche perché la stagione estiva e l'attività turistica che essa induce, spezzano profondamente il ritmo di vita cittadino fra inverno ed estate. Parte della Rimini



Fig. 18  
Vista Aeroporto Federico Fellini;  
da [www.bibliotecagambalunga.it](http://www.bibliotecagambalunga.it)



attuale si è sviluppata inseguendo ciecamente il profitto, e ciò si evidenzia nella costruzione di molti edifici di notevole cubatura (principalmente di carattere alberghiero), e nell'estensione e sviluppo edilizio delle aree più esterne al centro della città; la periferia si è estesa al punto tale che giunge alle pendici dei colli, sotto cui passa la nuova autostrada "Adriatica".

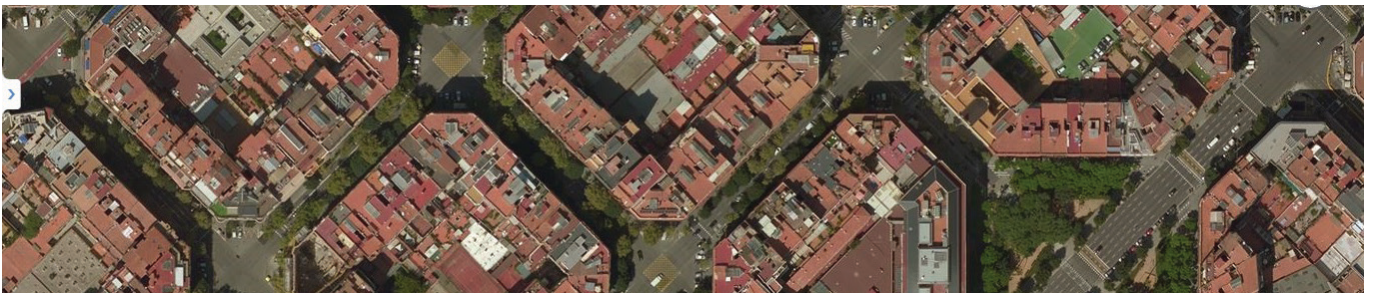
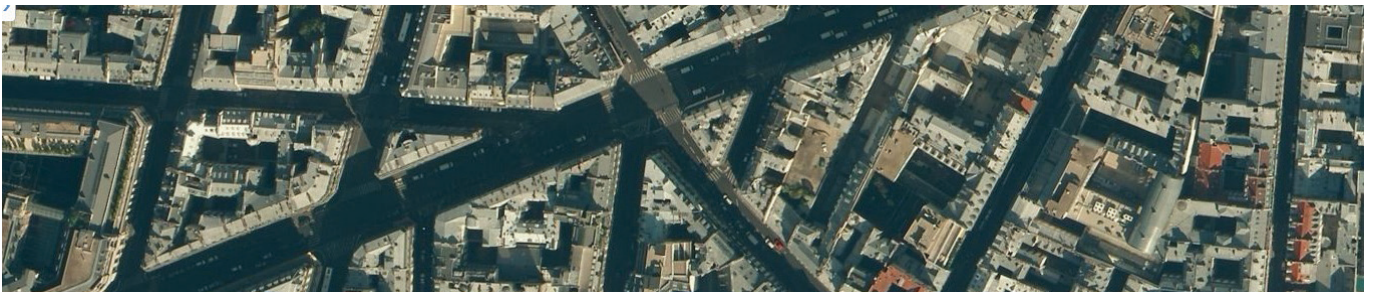
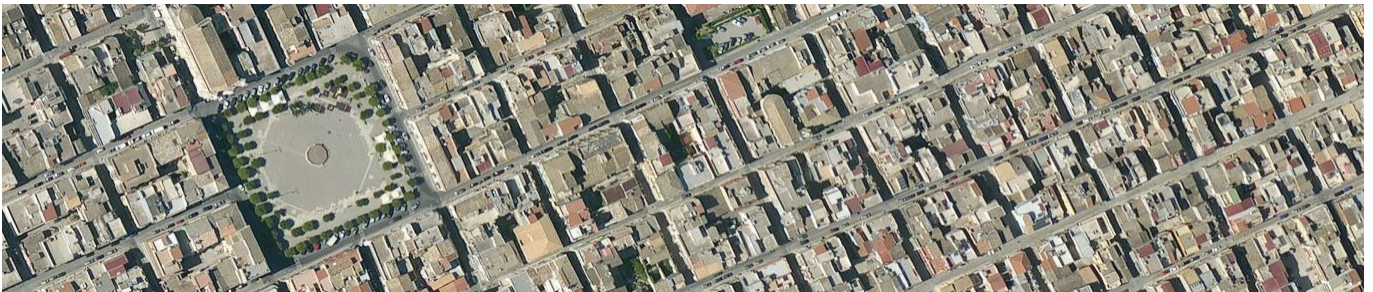
Oggi appare dunque come una città dalle molte sfaccettature, ma che ha visto un notevole rallentamento del tumultuoso espandersi degli ultimi trent'anni, una città dal tessuto urbano fitto e articolato, una città che deve cercare, quindi, un giusto equilibrio fra la sua doppia realtà; città residenziale per il periodo invernale e città balneare per il periodo estivo: due realtà che per consistenza di popolazione stanno fra di loro nel rapporto uno a tre (Figg.17,18,19).













## L' ISOLATO URBANO: GENEALOGIE

### EVOLUZIONE STORICA DELL'ISOLATO URBANO

Verso la fine degli anni '70 del secolo scorso una buona rappresentanza di architetti europei comincia a lamentare uno stato di crisi della cultura urbana. Più precisamente, si critica l'operato del XX secolo, direttissimo discendente del Movimento Moderno e dei CIAM, che ha portato l'architettura a completare quella separazione dalla città che già nel secolo precedente si andava delineando. Quali furono le cause e, soprattutto, i modi di questo processo è ciò che argomenta il ricco studio che gli autori Panerai, Castex e Depaule hanno riportato in *Isolato urbano e città contemporanea*, che «si occupa di un'agonia, quella di una specifica organizzazione spaziale: l'*isolato*, caratteristico della città europea classica, che il secolo XIX trasforma e il XX abolisce.»<sup>1</sup>

Il contributo dei suddetti autori alla critica al Movimento Moderno si spinge, dunque, ben oltre la diatriba sul linguaggio architettonico tipica degli anni del secondo dopoguerra per arrivare a quello che loro individuano come il vero cardine dell'involuzione urbana, ovvero la maniera di disporre gli edifici in relazione al tracciato viario; in altre parole, la struttura dell'isolato, che dagli edificati compattati sul fronte strada (tipici del medioevo) diventa sempre più rarefatta e labile fino a giungere alle stecche costruite al centro di uno spazio aperto (prototipate da Le Corbusier). Come evidenziato da Jan Gehl in *Cities for people*<sup>2</sup>, questa traiettoria combacia anche con la detronizzazione del pedone nella gerarchia dei fruitori delle strade cittadine, con il dominio assoluto dell'automobile sulla maggior parte delle vie di comunicazione e l'inaridimento della vita negli spazi aperti. La situazione attuale sembra, allora, giustificare l'aspirazione ad un'architettura diversa, "urbana", specifica l'opera diretta da Philippe Panerai:

Questa preoccupazione ci porta ad uspicare che l'oggetto architettonico abbia a contare meno di per sé stesso, dal punto di vista estetico e che sia invece in grado di definire gli spazi, di differenziarli, di recepire delle pratiche, persino di suscitare. Affermare che l'architettura deve essere urbana, non significa voler riprodurre i caratteri della città antica, ma tentare di definire relazioni spaziali compatibili con le pratiche urbane di oggi. Ricostruire allora i passaggi che hanno condotto all'architettura moderna, o almeno alcuni di essi, significa forse porre le basi per un diverso modo di progettare. Significa anche, se è vero che la creazione si basa sempre



Fig. 2: Roma, vista aerea, tratto da <http://www.lets mood.com/ld-contenuto/uploads/2015/01/5citta-vaticano.jpg>

La vista zenitale permette di distinguere i diversi tessuti storici della capitale italiana: il tessuto medievale del Campo Marzio tagliato dall'ottocentesco Corso Vittorio Emanuele II; la barocca piazza San Pietro e lo sventramento dell'antico borgo Vaticano ad opera del governo fascista; a nord il rione Prati fondato nei primi decenni del '900.

3. P. Panerai, J. Castex

4. P. Nicolini - *L'isolato urbano*, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, giugno 1978, p. 3.

5. E. Guidoni - *Strada e isolato, dall'alto medioevo al settecento*, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, giugno 1978, p. 4.

su esperienze già acquisite e procede per successive sperimentazioni, esercitare la possibilità di scegliere i riferimenti per la progettazione ben diversamente che abbandonandosi alla moda, e farne la base del lavoro di progettazione, per le qualità urbane che essi presentano, [...] per le modificazioni alle quali si prestano.<sup>3</sup>

Nel 1978 il direttore Pierluigi Nicolin dedica il diciannovesimo numero della rivista *Lotus* al tema dell'isolato urbano. Le premesse riguardano, appunto, la decadenza delle grandi città europee e il fallimento dei prestigiosi progetti dimostrativi "moderni" degli anni Sessanta. Dal momento in cui si è cominciato a risanare i tessuti storici ottocenteschi e ad espandere l'urbanizzazione col sostegno dei propositi di derivazione moderna o avanguardista, si è prodotto al più una "lussuosa periferia", ma non si è stati capaci di ricostruire o costruire città. La prefazione di Nicolin annovera, allora, Berlino ovest come il terreno privilegiato in cui negli anni Settanta si stanno sperimentando approcci più consapevoli, con proposte per creare una vera città che muovono a ritroso rispetto al passaggio dall'insula urbana alla stecca, convergendo «nel proporre come rimedio la cultura europea tradizionale della strada, della piazza e dell'isolato.»<sup>4</sup>

Prima di approfondire i recenti progetti di Krier, Kleihues, Ferrater e Perez De Arce, incentrati sul tema dell'isolato, occorre dare una definizione di questo elemento che tanto ha caratterizzato la storia dell'urbanistica del mondo occidentale. Secondo Panerai, Castex e Depaule l'isolato costituisce il risultato di un modo particolare di leggere il tessuto urbano. L'isolato urbano tradizionale è l'insieme dei lotti delimitati dalle strade, l'unità costitutiva del tessuto; è un insieme di edifici organizzato secondo una precisa logica che attribuisce ad ogni spazio un carattere riconosciuto dalla pratica.

Enrico Guidoni su *Lotus* 19<sup>5</sup> scrive che a prima vista potrebbe sembrare che l'isolato si affermi decisamente nella pratica urbanistica moderna, emergendo solo sporadicamente in periodo medioevale, quando ancora era la strada il parametro privilegiato della progettazione. In realtà, rivolgendosi a casi concreti, la demarcazione fra strada e isolato si dimostra spesso illusoria: nei tessuti storici altomedioevali delle città mediterranee all'eredità romana si sovrappone l'influenza dell'urbanistica islamica, che vede strada e isolato compenetrarsi

1. P. Panerai, J. Castex, J. C. Depaule - *Isolato urbano e città contemporanea*, Biella, CittàStudi, 1981.

2. J. Gehl - *Cities for people*, Washington DC, Island Press, 2013.

e annullarsi a vicenda. In questa conformazione ibrida - che si è perpetuata fino al tardo medioevo e, in alcuni casi, al barocco - il tramite spaziale è dettato dalla disposizione delle unità di organizzazione sociale e produttiva (famiglia, clan, tribù) e non da sistemi teorici sovraimposti alla struttura. Gli isolati sono regolari all'esterno e tarlati da vicoli ciechi di distribuzione interna, essendo proprio questi ultimi il nocciolo più persistente della tradizione islamica in Europa.

La storia si evolve con la rinascita mercantile, che vede la strada prendere il sopravvento dentro e fuori la città. Si cominciano a eliminare le strettoie e i vicoli chiusi, creando una rete interna di circolazione, anche a scopo di controllo militare. Nelle città italiane centro-settentrionali del XII e XIII secolo, continua Guidoni, il disegno complessivo tende alla continuità del tessuto, con la strada quale modulo organizzativo della comunità. Nei centri di nuova fondazione di questo periodo si pone con chiarezza il problema dell'isolato e la maglia rettangolare si sostituisce al "tratto di strada" come parametro minimo; dalle prime esperienze degli isolati stretti e allungati (semplice accostamento di due file di case a schiera) si tende progressivamente all'impianto quadrangolare o quadrato. «Si potrebbe individuare il passaggio tra il metodo di progettazione "per strade" e quello "per isolati" nel risvolto delle cellule edilizie anche sui lati minori dell'isolato.»<sup>6</sup>

Proseguendo, il '400 vede l'abolizione del vincolo di separazione interna delle due file di case, con grandissime conseguenze quali, per esempio, il verificarsi di soluzioni che nascono all'interno dell'isolato per condizionare l'impianto stradale esterno. Importanti modifiche in campo legislativo, inoltre, cominciano a permettere l'acquisizione forzata di case adiacenti da parte del proprietario di un edificio più ampio e in condizioni migliori; si comincerà così a registrare la crescita di palazzi nobiliari o complessi conventuali che arriveranno ad occupare l'intero isolato di cui fanno parte. Mentre l'isolato acquista autonomia progettuale, strada e piazza diventano spazi di persuasione e gerarchizzazione; comincia a nascere la progettazione urbana come la intendiamo oggi, nel divario tra speculazione e trattato tecnico.

In ambito coloniale, già nel Cinquecento l'isolato rappresenta la tessera base del mosaico urbano, ripetibile indefinitamente, all'interno della

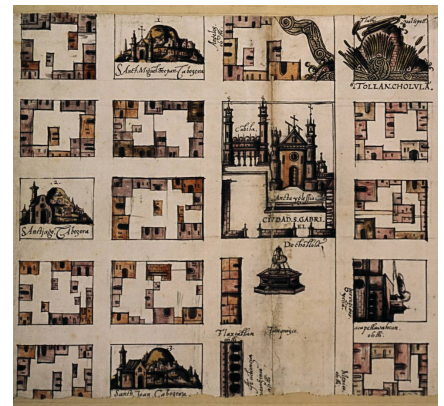


Fig. 4: Cholula, Messico, tratto da <https://oublielacarte.wordpress.com/2007/08/28/map-cholula>  
Mappa disegnata nel 1581 da un cartografo indigeno per figurare nelle Relaciones Geograficas raccolte dal cosmografo Juan Lopez de Velazco al servizio della corte di Spagna. Al tempo del conquistatore Cortéz questa colonia era una delle più popolate dell'America Centrale. La rappresentazione non rigorosamente geometrica evidenzia la griglia e l'isolato come strumenti di controllo e comprensione del territorio urbano.



Fig. 3: Bitonto, Puglia, vista aerea del centro storico, tratto da

<<http://www.veveri.it/bitonto.htm4>>

(19 maggio 2015)

Come accade in molte altre città pugliesi, il tessuto medievale di Bitonto conserva tratti tipici della tradizione islamica (strade irregolari, ramificazioni, vicoli ciechi) e della tradizione greco-latina (strade parallele, isolati allungati).

quale trovano posto sia le residenze che gli edifici pubblici. In questo sistema la piazza stessa si consolida come risultato della soppressione di uno o più isolati. Fra '600 e '700 si registra una crescente introversione dell'isolato, arrivando anche a soluzioni "claustrali", come piazza in negativo o come produzione per contatto con una piazza regolare, generando una fila continua di abitazioni con frequente smussamento degli angoli, sul modello delle Places Royales. Nel Settecento l'isolato si consolida come spazio rappresentativo della classe borghese, in bilico fra soluzioni eleganti e invenzioni speculative; continua ad evolversi fino all'Ottocento, diventando anche ispirazione per i progetti di sfruttamento del territorio (nei continenti americani) e per le grandi espansioni urbane, quale flessibile strumento di definizione modulare dello spazio.

## LE ESPANSIONI URBANE

Nel suo articolo *Analisi delle espansioni urbane dell'800* Manuel de Solà-Morales riflette sull'evasività della storiografia nel trattare il XIX secolo, presentandolo come un periodo di transizione tra i sistemi barocchi o neoclassici e la moderna razionalizzazione funzionale del '900. L'architetto e urbanista spagnolo denuncia la scarsa lucidità di autori quali Mumford, Giedion e Benevolo nel sottovalutare l'importanza del secolo della Rivoluzione Industriale quale momento in cui si delineano le caratteristiche della città capitalista, avendolo essi trattato come un banale intervallo caotico e traumatico, tempo di incubazione nell'attesa dell'esplosione funzionalista degli anni '20:

Solo di recente, con vari lavori in particolare di Folin e Piccinato, è stato proposto un nuovo approccio all'urbanistica degli ultimi anni del secolo XIX, con la discussione delle origini della metropoli capitalista. [...] La teorizzazione dei problemi di circolazione e le tecniche di partizione in zone e controllo dell'uso (e del valore) dei suoli, sono considerati come le caratteristiche di tutta una nuova metodologia che si sarebbe universalmente affermata come trattamento razionalizzato della nuova metropoli nella logica capitalista dell'interscambio e del plusvalore. [...] Vi furono [...] città che nacquero (o rinacquero) con il nuovo ordine socio-economico e la cui formazione appare diretta espressione dei valori della nuova società industriale. Soprattutto nell'Europa meridionale (come negli Stati Uniti d'America) [...] le espansioni riprendono i modi di fare di quelle realizzazioni globali del sec. XVIII,



che, a differenza dei progetti puntuali del primo barocco, si proponevano di ordinare la totalità di un'area urbana nel suo complesso. Ma nelle espansioni quest'idea di riordinamento unitario si estende all'intera costruzione della città e non solo a una parte o a un quartiere di essa. [...] Oltre a ciò, l'impostazione metodologica del progetto urbano si è profondamente modificata, scomponendo nei suoi elementi quanto nei neoclassici era definizione unitaria del risultato architettonico finale, [...] attraverso una comprensione totalmente nuova del processo di costruzione della città, in sintonia con il nuovo contesto socio-economico. È la lucida percezione che la città, con i rivoluzionari sconvolgimenti del macchinismo, ha cessato di essere fossilizzazione fisica di strutture sociali profonde, diventando motore attivo e protagonista della dinamica economica.<sup>7</sup>

L'articolo, apparso su Lotus 19 del 1978, continua approfondendo le ragioni dell'efficacia di queste espansioni: la popolazione di salariati, crescendo, si configura come massa monetaria suscettibile di sfruttamento dall'offerta della casa, oltre che come forza-lavoro, accelerando repentinamente le aspettative di rendita del suolo urbano. Si giunge, quindi, a distinguere nella costruzione della città un momento di regolamentazione del suolo preliminare alle successive fasi di urbanizzazione ed edificazione. Regolamentando il suolo - stabilendo accessi, vie, servizi, centri particolari, ripartizione di carichi e benefici dell'opera di urbanizzazione - si stabilisce e si gerarchizza il suo valore senza rischi per il futuro del mercato immobiliare che può, così, funzionare alla nuova scala. Il potere locale municipale sarà il garante della buona riuscita del piano, gestendo gli affari dei privati e la libera rivalità tra i partecipanti con l'ausilio di nuovi strumenti legislativi quali l'espropriazione e la parcellizzazione. Flessibilità e ricchezza potenziale saranno il risultato di una rinnovata concertazione fra la morfologia urbana definita nei piani e le diverse tipologie edilizie (repertorio di edifici e casistica normalizzata in cui possono apparire) espresse nei decreti scritti.

Ma la grande forza delle espansioni dell'Ottocento maturo è data anche e soprattutto dall'apporto teorico di progettisti quali Ildefonso Cerdà, la cui *Teoría General de la Urbanización* è definita da Manuel de Solà-Morales come "monumentale" per la visione moderna del concetto di urbanizzazione: «Urbanizzazione in quanto azione materiale, continuata e molteplice, di disposizione e ubicazione delle opere urbane secondo principi razionali. Urbanizzazione come tecnica che



Fig. 8: Le Corbusier, *Plan Voisin per Parigi*, 1925.

Proposta di sostituzione del tessuto medievale della capitale francese.



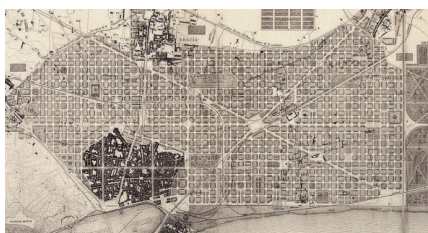
Fig. 9: Pechino, vista aerea di un'area periferica, tratto da

< <https://z3284381.wordpress.com> >

Evidente in questa foto è la connessione fra i principi esposti da Le Corbusier nel *Plan Voisin* e questa porzione di periferia a Pechino, particolarmente rappresentativa di un secolo di urbanistica "globalizzata".

8. de Solà Morales 1978, p. 24.





ha bisogno di comprendere la natura della città in oggetto come storia per dedurre i criteri della sua arte.»<sup>8</sup> La potenza culturale innovatrice delle tecniche di intervento urbano viene individuata, dunque, nell'analisi empirica e statistica dei dati di fatto dell'insediamento esistente e nella messa a sistema degli elementi e delle relazioni che lo compongono e lo strutturano.

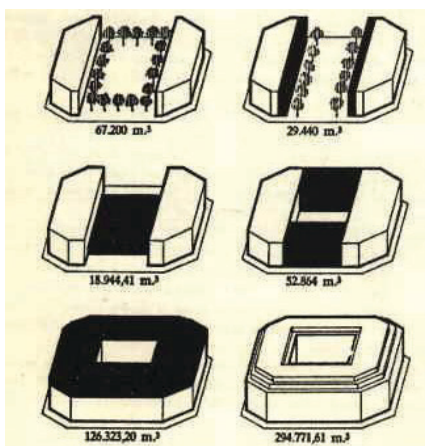


Fig. 5, 6: Ildefonso Cerdà, progetto per l'espansione di Barcellona, 1859.

Fig. 7: Evoluzione storica per saturazione perimetrale dell'isolato Cerdà, tratto da <http://s483.photobucket.com/user/meuphotobucketlegal/media/Geral/barfoto13.jpg.html> (19 maggio 2015)

7. M. de Solà Morales - *Verso una definizione, analisi delle espansioni urbane dell'800*, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, 1978, p.28.

## STORIA “INVOLUTIVA” DEL TESSUTO URBANO

Dopo aver tratteggiato l'evoluzione dell'isolato quale elemento base della pianificazione della città e del governo del territorio, pare doveroso far chiarezza sui presupposti di questa trattazione; occorre, cioè, delineare quel percorso trasversale individuato dagli autori Castex, Panerai, Depaule che ha portato alla disfatta dell'isolato urbano e alla frantumazione della matrice tessile della città. Causa di questo rovesciamento è da considerarsi la mutazione della relazione fra architettura e città (città come metropoli capitalista), che gli autori francesi analizzano con l'aiuto di cinque esempi, pietre miliari dell'urbanizzazione a cavallo fra la metà del XIX secolo e la metà del XX secolo: la Parigi di Haussmann, le città-giardino londinesi, le espansioni di Amsterdam, le siedlungen di Francoforte e la Ville Radieuse di Le Corbusier.

A Parigi gli interventi realizzati da Haussmann a partire dal 1853 creano un preciso tipo di città che si configura secondo le logiche dominanti della borghesia, spinta dalla prospettiva di profitti rapidi, che porterà a un'accumulazione di capitale senza precedenti. Il piano di Napoleone III di rinnovamento dell'immagine globale della città è oltremodo ambizioso per le finanze municipali ma il nuovo prefetto della Senna sviluppa un metodo originale che innalzerà il bilancio pubblico stimolando l'arricchimento dei contribuenti come premessa iniziale. I grandi lavori sono, quindi, strumento e prodotto di questa strategia: la città viene “attrezzata” per diventare il luogo ideale della produzione di capitale monetario, con operazioni che, una volta andate in porto, si propongono come base solida per ulteriori operazioni, come volano speculativo:

Il meccanismo economico viene celato dietro gli argomenti tecnici che a loro volta si nascondono sotto pretesti estetici. [...] Una retorica di assi, di piazze segnate da monumenti e di percorsi che stabiliscono fra questi un rapporto visivo, aspira a riprodurre nella città gli schemi codificati del sistema classico. [...] L'argomento tecnico è quello della modernizzazione e del miglioramento delle condizioni igieniche, ed è di notevole importanza. [...] La nozione di via si trasforma e permette di diversificare e di moltiplicare in modo complesso le funzioni della distribuzione: distribuzione rapida di persone e merci, adduzione di acqua, gas, fognature. Ma soprattutto i servizi, nel senso attuale del termine, sorgono dappertutto. [...] [Haussmann] non agisce su tutta la struttura, ma solo su alcuni elementi, in modo selettivo e con mezzi d'intervento specifici. [...] Le vie aperte da Haussmann sono di una uniformità formale rigorosa fino alla monotonia: nascondono l'identità dei quartieri (il centro, l'est operaio, l'ovest residenziale) a vantaggio del significante globale *Parigi-capitale*. [...] La città di Haussmann non tende, come avviene a Londra, a porsi come una somma di frammenti, ma risulta dalla sovrapposizione di maglie gerarchizzate, ciascuna delle quali fa parte di una rete incentrata su dei nodi; la sua caratteristica è cioè quella di ripartire lo spazio gerarchicamente. [...] [Haussmann] inserisce nel vecchio tessuto un reticolo continuo le cui maglie permettono operazioni di regolarizzazione. [...] Questa esclusione, anche se realizzata con la violenza delle demolizioni e dei trasferimenti di popolazione, non vuole distruggere il tessuto antico, ma in realtà tende a conservarlo, all'interno di un rapporto di dominio.<sup>9</sup>

A differenza dell'isolato della Parigi tradizionale, di tipica sagoma quadrilatera, l'isolato prodotto dalla maglia a forma stellare dei reticoli haussmaniani è quasi necessariamente triangolare. Solo raramente la sua costruzione è il risultato di un'azione unitaria, poiché normalmente esso è il risultato della saturazione a seguito di una demolizione parziale. Neanche il lotto è considerabile come un'unità autosufficiente: con l'intento di raggiungere un'alta densità e una forte redditività del terreno i lotti sono diventati troppo piccoli nella proporzione con l'edificato per poter essere trattati in autonomia. Il cortile assume una connotazione ibrida perdendo la capacità di dar vita a forme di identificazione; non ha il carattere riservato di uno spazio privato, poiché è sempre più un cavedio compresso dall'affaccio delle finestre, né conserva il carattere aggregativo di uno spazio pubblico, in quanto la sequenza degli spazi interni risulta quasi totalmente annullata. Questi isolati convivono in rigorosa continuità con la città preesistente, contribuendo a formare un'immagine eminentemente urbana - come evidenziano i suddetti autori - ma questa non è che una riduzione pressoché caricaturale dell'immagine «riccamente

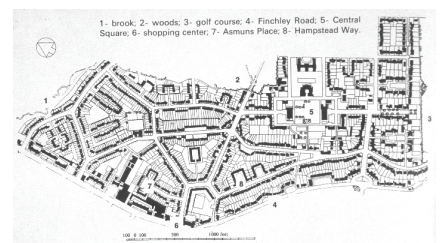
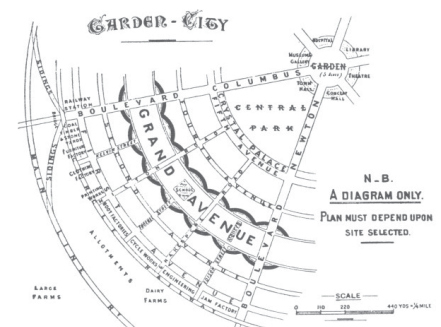


Fig. 13: Ebenezer Howard, schema estratto da *Garden Cities of To-Morrow*, 1902.

Fig. 14: Raymond Unwin, progetto per *Hampstead Garden City*, Londra, 1906.

10. Castex Panerai Depaule 1981, p.

11. E. Howard, *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Londra, Faber and Faber, 1902.

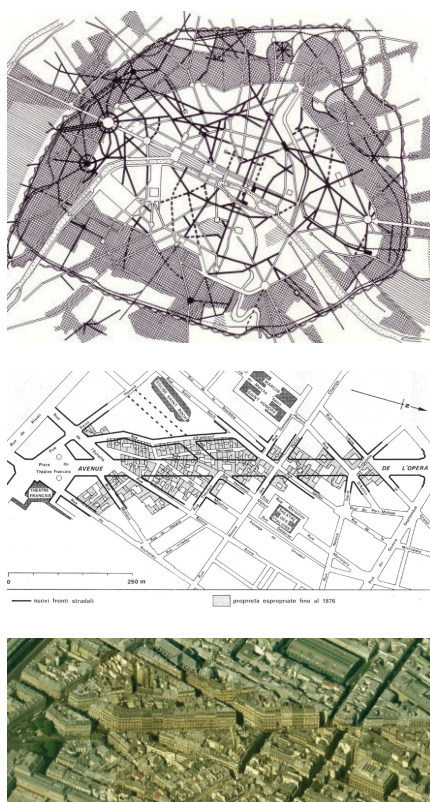


Fig. 10: Parigi, operazioni di rinnovamento urbano operate da Haussmann, tratto da <https://teoriadoespacourbano.wordpress.com>

In nero i nuovi tracciati viari; in grigio scuro sono campiti i nuovi quartieri residenziali.

Fig. 11: Parigi, schema dell'intervento haussmaniano di apertura dell'avenue de l'Opéra, tratto da [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_1.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_1.htm)

Fig. 12: Parigi, vista aerea, tratto da <https://www.bing.com/maps>

polisignificante» del vecchio paesaggio urbano. Lo spazio pubblico è precisamente delimitato dal fronte degli edifici e il commercio, col suo disordine quotidiano, è stato allontanato dalle arterie principali; lo spazio della strada comincia a diventare astratto e isomorfo, invariabilmente monumentale. Poiché l'isolato di Haussmann non concepisce l'articolazione di diverse funzioni, con frequenza sempre maggiore cominciano ad apparire i temibili isolati monofunzionali, destinati soprattutto ai servizi e ai monumenti. È qui che cominciano a notarsi i primi sintomi (ancora nascosti) della crisi dell'isolato, che a Parigi si paleserà definitivamente solo un secolo più tardi «nel fallimento urbano derivato dall'incapacità di affrontare il problema della periferia»<sup>10</sup>.

Nel 1898 Ebenezer Howard pubblica *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*<sup>11</sup>, rieditandolo in *Garden Cities of To-Morrow*, quattro anni più tardi. In quel periodo Londra stava registrando un raddoppiamento del numero dei suoi abitanti rispetto a soli sessant'anni prima, mentre la popolazione della Greater London triplicava. Aumentavano le carestie, le campagne offrivano sempre meno lavoro e il fiorire delle attività finanziarie e commerciali nella City stava creando insediamenti periferici estesi e malsani; supportata dall'apparizione della metropolitana e dall'esplosione delle ferrovie, nel corso del XIX secolo la capitale inglese espande il suo raggio da 5 a 15 km. Il cinquantenne Howard teorizza l'idea della città-giardino come soluzione economica, sana e controllata alla crescita dei grandi centri, approfondendo e allargando al sistema urbano alcune suggestioni dei movimenti ruralisti del secolo XVIII.

Già nel 1904 Howard si impegna nella positiva ma ignorata realizzazione di Letchworth, con l'appoggio dei giovani architetti Raymond Unwin e Barry Parker. Quest'esperienza permette a Unwin di elaborare una teoria di sviluppo urbano che sperimenterà fra il 1905 e il 1909 nella progettazione del sobborgo londinese di Hampstead, che influenzerà l'urbanistica inglese fino alla seconda guerra mondiale. L'Hampstead Garden Suburb nasce dalla volontà della ricca ereditiera Henrietta Barnett di creare una comunità ideale basata su relazioni di vicinato e sulla mescolanza delle classi sociali. Le abitazioni sono raggruppate attorno a un parco in maniera che da ogni punto si possa godere di

9. Castex Panerai Depaule 1981, p.



una vista panoramica su di esso o sulla campagna circostante. Il progetto sfocia, così, in un catalogo di soluzioni pittoresche definite dalle diverse individualità che vi hanno partecipato a livello di dettaglio urbano ma l'insieme è coerente con una struttura globale chiara, composta da polarità dense ed efficaci assi di collegamento, morfologie differenziate a livello di quartiere e, fuoco della teoria di Unwin, l'imposizione di un limite fisico all'espansione della città.

Con le urbanizzazioni di Hampstead e di Welwyn (1919, sempre su progetto diretto da Unwin) la città-giardino «compie felicemente la transizione tra uno spazio che privilegia luoghi pubblici, dove il privato aveva bisogno di forti strutture, e uno spazio che privilegia i luoghi privati, dove lo spazio pubblico deve essere organizzato»<sup>10</sup>. Ciò avviene grazie all'invenzione del *close* come risposta formale ai problemi dell'unità di vicinato e dei percorsi; questo sottosistema urbano prevede la disposizione di alcune abitazioni intorno a uno spazio centrale, a sua volta collegato alla strada principale tramite uno stradello, un vicolo cieco. Il *close* viene declinato da Unwin in una ricca quantità di varianti, spaziando dal rigore geometrico delle corti perimetrali di Hampstead Way e Main Road ai grappoli quasi disordinati di Welwyn Garden City. Rimane costante la gerarchia degli spazi aperti, rovesciata rispetto all'isolato tradizionale, prevedendo partizioni di verde privato come filtro fra le facciate di ingresso alle case e lo spiazzo centrale pubblico (semi-pubblico poichè parzialmente nascosto al traffico della strada principale) e, nettamente separati e indipendenti, i giardini privati retrostanti.

Quando incontra un *close*, l'isolato subisce una piegatura, un risvolto che ne ribalta localmente le valenze: la corte privata interna dell'isolato tradizionale "maturo" si è evoluta in una corte pubblica semi-aperta verso la strada, ma questo non intacca il bilancio complessivo dell'insula, se non nell'espanderne le dimensioni. E tuttavia non è poco, perché questa operazione, a livello urbano, è un'involuzione in direzione di un ritorno a tipologie prettamente rurali, quali la «corte di fattoria», riletta in chiave di unità di vicinato. La conseguenza più evidente del *close* sulle economie della città è la negazione della via come spazio pubblico, conseguenza di uno zoning inconsapevole e, più nel dettaglio, della creazione delle corti interne come unità autonome

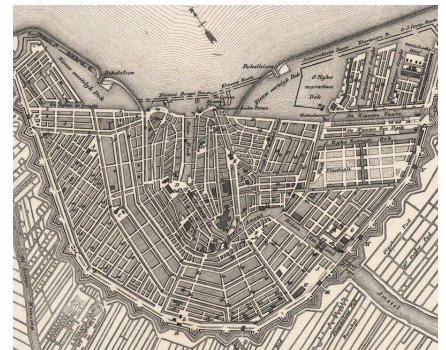


Fig. 17: R. Gross, pianta di Amsterdam

Fig. 18: Amsterdam, vista aerea, tratto da <<http://dailyoverview.tumblr.com/post/116141602474/the-canal-system-of-amsterdam-known-as-grachten>>

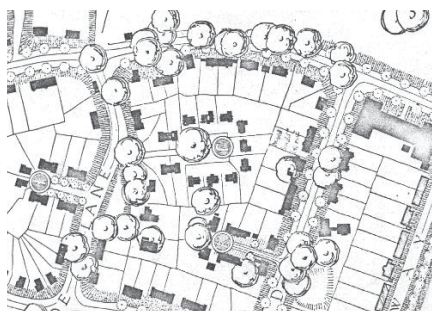


Fig. 15: R. Unwin, dettaglio del progetto per *Hampstead Garden City*, Londra, 1906. Nelle rientranze degli isolati si distinguono facilmente i *close* tipici della pianificazione di Unwin.

Fig. 16: R. Unwin, dettaglio del progetto per *Welwyn Garden City*, 1919. Di pari passo col tessuto, anche la disposizione dei *close*, nel passaggio da Hampstead a Welwyn, è diventata più dispersa e meno geometrica, meno spaziale.

in opposizione alle strade, le quali si riducono al ruolo tecnico di viabilità poiché private di tutta una serie di significati funzionali e indentitari. Castex, Panerai e Depaule specificano che il *close* non è il responsabile diretto di questa metamorfosi, ma ne è piuttosto un «testimone»: esso manifesta apertamente la privatizzazione dello spazio che deriva dalla privatizzazione dei modi di vita che si stava generalizzando in Inghilterra quanto in Francia. La città-giardino risponde sapientemente ai bisogni di riproduzione dei modelli culturali borghesi e di espansione capitalista, mitigando la formula urbana con le comunità di vicinato e il culto della natura; ma il fascino del pittoresco sta disgregando sempre di più il tessuto urbano e l'isolato, che entra ufficialmente in crisi.

Altro capitolo cruciale per l'evoluzione dell'isolato urbano, come riportano i sopracitati autori francesi, è l'esperienza degli ampliamenti di Amsterdam che hanno avuto luogo fra gli anni 1913 e 1934. Il vasto campionario di queste realizzazioni (il piano Sud di Berlage del 1917 prevedeva da solo la dotazione di circa 12.000 alloggi) si distingue nel panorama storico europeo per la ricchezza di sperimentazioni sul tema dell'isolato, merito dell'eccellenza progettuale della *Scuola di Amsterdam*, nonché per aver seminato il germe della spaccatura dell'isolato in favore di soluzioni "a stecca" a partire dagli anni '30.

Amsterdam vede triplicare la sua popolazione durante gli anni dal 1850 al 1920. La velocità, dunque, è simile a quella della capitale inglese ma qui, a differenza dell'episodicità di Londra, l'intervento progressista è totalmente nelle mani della municipalità, che controlla i suoli e pianifica meticolosamente la crescita urbana e la risposta alla domanda di abitazioni. Governo locale e governo statale attuano efficaci misure di promozione dell'edilizia popolare e di controllo della speculazione fondiaria e del mercato immobiliare; ciò è reso necessario e possibile anche dalla difficoltà tecnica con cui nei Paesi Bassi il terreno veniva conquistato poco a poco, rendendo pressoché impossibile la costruzione per iniziativa privata. La struttura urbana che risulta dai secoli, ad Amsterdam, è un tessuto denso tagliato da una maglia di canali organizzati in una gerarchia che facilita la distribuzione economica e logica dello spazio.



Al giovanissimo Michel de Klerk viene affidata la progettazione di un ingente comparto del quartiere Spaarndammerbuurt, il cui completamento (anni 1913-1917) è considerato il primo manifesto costruito della *Scuola di Amsterdam*:

Alla ripetizione di un isolato di dimensioni minime che dà vita ad una trama regolare, si oppone una concezione tendente a differenziare lo spazio urbano, evidenziando il significato dei luoghi. [...] L'isolato non viene più pensato come un'unità intercambiabile, risultato dell'aggregazione di lotti minimi, occupati da abitazioni "ad alcove". [...] Esso diventa il più complesso momento di organizzazione di una porzione di territorio urbano; dal punto di vista morfologico esso assicura la contuità del tessuto sottolineando i punti più significativi, permettendo l'integrazione di diverse funzioni (residenza, commercio, servizi) e dando luogo a spazi variati. [...] Il rapporto fra gli isolati è caratterizzato da simmetrie che li accomunano, da inflessioni, da corrispondenze che denotano come la definizione dei punti emergenti non avvenga ad opera di un solo progettista, ma implichi una decisione collettiva. [...] Le fantasie di de Klerk, di Kramer o di Wijdeveld tengono sempre conto del ruolo urbano dei punti del tessuto che essi definiscono; [...] la realtà è quella di un'immensa modestia dell'architetto nei riguardi della situazione urbana sulla quale opera.<sup>12</sup>

Nel quartiere di Spaarndammerbuurt vengono sperimentate alcune soluzioni di dettaglio che saranno poi riprese da Berlage nel successivo piano di Amsterdam Sud. Attorno a Spaarndammerplatsoen i due isolati A e B [Fig.] di tipo tradizionale sono formati dalla saldatura di edifici progettati da architetti diversi, con facciate sulle strade che esprimono un ordine urbano e, nel caso dell'affaccio sullo *square*, monumentale. L'isolato C è pensato in modo unitario e vede la compresenza di giardino comune e piccoli giardini privati; in modo ancora embrionale il pubblico penetra all'interno dell'isolato e appare meno marcata la distinzione fra le facciate interne e quelle esterne. Gli isolati D ed E evidenziano una complessità strutturale che li rende leggibili come aggregazione attorno a uno *square* pubblico di isolati con spazi verdi privati all'interno; tuttavia, a causa del carattere unitario che assumono i loro ripetitivi disegni, sembra più corretto interpretarli come isolati unitari a doppia cortina perimetrale, con l'isolato E permeabile all'automobile.

Nel 1916 Hendrik Petrus Berlage organizza l'ampliamento di Amsterdam Sud come una città dotata di una struttura propria, caratterizzata da un tracciato di strade monumentale, creando un

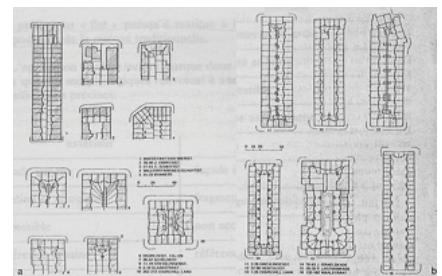
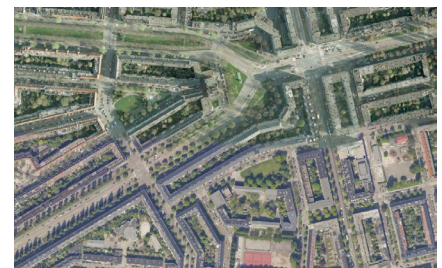
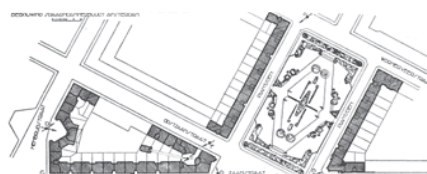


Fig. 22, 23: H. P. Berlage, *piano per Amsterdam Sud*, Amsterdam, 1916. Planimetria del progetto e fotografia aerea dello stato attuale.

Fig. 24: Soluzioni d'angolo e degli spazi interni l'isolato nella scuola di Amsterdam. Tratto da P. Panerai, J. Castex, J. Depaule, *Isolato urbano e città contemporanea*, Milano, Clup, 1981, p.171.



Figg. 19, 20: Spaarndammerbuurt, Amsterdam, 1913-1921. Quartiere residenziale progettato da M. de Klerk, H. J. M. Walenkamp e K. P. C. de Bazel.

Fig. 21: Spaarndammerbuurt, Amsterdam. Planimetria degli isolati progettati da M. de Klerk.

ordine analogo a quello dei canali della città vecchia; un sottosistema determina un reticolo le cui maglie sono occupate da insiemi di isolati. L'isolato si impone come un tipo riconosciuto, strumento da usare collettivamente: esso è l'unità di base per la costituzione del tessuto ma raramente corrisponde a un'unità di progetto. La tendenza, piuttosto, è quella di affidare al singolo architetto interventi che interessano i due lati di una strada, in una logica di controllo dello spazio pubblico che fa della Scuola di Amsterdam l'ultimo movimento interessato ad un'architettura urbana, secondo Castex, Panerai e Depaule; ciò è dimostrato da un uso pittoresco della simmetria che produce forme di emulazione fra gli isolati che si fronteggiano o si affiancano nonché dai tentativi di aprire le corti interne alla collettività.

È proprio questa variazione tipologica - l'introduzione di un passaggio verso l'interno dell'isolato - ciò che interessa di più lo studio illustrato in queste pagine. Unitamente al restringimento dei giardini di pertinenza degli alloggi al piano terra, la strada interna si fa spazio aperto ospitando anche aree per il gioco dei bambini; dapprima l'uso è riservato ai residenti dell'isolato, poi si allarga al pubblico, andando ad assumere quei caratteri di monumentalità (quali le piantumazioni e il controllo dei dettagli di facciata) che erano tipici solo di alcune facciate prospicienti le strade. A cavallo degli anni '20 e '30, dunque, Amsterdam Sud prospetta delle soluzioni particolari in cui risulta insensibile la differenza fra l'interno dell'isolato e una piazza, poiché non vi sono più grosse differenze fra il piano terra e i piani superiori. Parallelamente, si cominciano ad abbattere uno dei lati corti dell'isolato per permettere la vista verso lo spazio interno, la cui rappresentatività diventa più importante delle funzioni che in esso si possono svolgere.

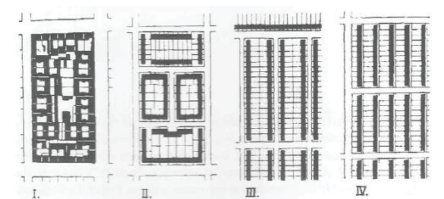
Nel 1930 van Eesteren subentra a Berlage nella direzione dell'ufficio urbanistico della capitale e il 1934 vede la cruciale ed esemplificativa realizzazione, a Zomerdijkstraat, di una serie di alloggi-atelier per artisti. L'edificio progettato da Zanstra, Giese e Sijmons è una "stecca" di sei piani, non è pensato come inserito nel tessuto né definisce alcuno spazio esterno; il problema dell'orientamento spaziale è ridotto a quello dell'orientamento solare. La Scuola di Amsterdam ha esaurito la sua spinta e, anche a causa di ciò, «all'inizio degli anni '30 l'Olanda non ha più il ruolo motore che aveva dieci anni prima. Già da qualche

anno le avanguardie guardano verso la Germania di Weimar»<sup>13</sup>. Il secondo convegno dei CIAM sancisce invece, nel 1929, l'importanza di Francoforte, eletta a sede del congresso.

Francoforte è il sogno degli architetti del movimento moderno che si realizza nel controllo del processo di urbanizzazione e di industrializzazione delle costruzioni, nonché nell'ampiezza degli interventi di edilizia popolare. L'attività di Ernst May a capo dell'urbanistica municipale di Francoforte coincide col periodo di massima prosperità della repubblica di Weimar; dal 1926 al 1928 vennero realizzati più di 8.000 alloggi sotto la sua guida, e a cominciare da solo un anno dopo la sua nomina. Il principio che sostiene il piano regolatore di May per la sua città natale è essenzialmente il rifiuto di uno sviluppo radiocentrico in favore di un'espansione per parti separate da aree verdi, con la consacrazione della pratica di *zoning*. Ciò non è per niente lontano dalle idee di Unwin, con cui egli aveva collaborato al progetto di Hampstead, e si inquadra perfettamente nel panorama tedesco di quegli anni che vede la diffusione di un grande numero di città-satellite.

Fra *Siedlungen* e città-giardino vi è, però, una differenza sostanziale: anziché essere pensati come villaggi autonomi di comunità neorurali, questi quartieri di abitazione tedeschi sono dei fieri distaccamenti della grande città industriale, collegati ad essa e alle zone di lavoro da una rete di trasporti pubblici, e da essa dipendono per quanto riguarda gran parte dei servizi. L'analisi compiuta da Castex, Panerai e Depaule di alcuni progetti di Ernst May fa ben capire come nelle sue mani l'architettura della città si sia progressivamente disintegrata in una ripetizione seriale di stecche inserite in una trama isomorfa.

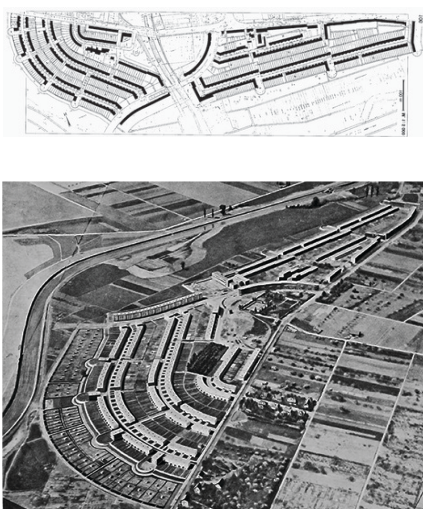
Nella Siedlung Romerstadt si nota un principio di organizzazione gerarchico dell'insieme che si deforma localmente come diretta conseguenza delle caratteristiche del luogo; curvature e disallineamenti differenziano due comparti secondo un principio che è ancora figlio del pittoresco di Unwin, creando delle variazioni al tema dell'isolato. La Siedlung Westhausen, invece, presenta già un'applicazione completa dei principi razionalisti. Due accessi sulla strada principale introducono ad una griglia regolare di vie perpendicolari; l'unica



Figg. 27, 28: E. May, *Siedlung Westhausen*, Francoforte, 1929-'31. Planimetria del progetto e vista aerea...

Fig. 29: E. May, *schema*, tratto da *Das Neue Frankfurt*, 1930. Lo schema mostra le quattro tappe dell'evoluzione dell'isolato urbano secondo May.





Figg. 25, 26: E. May, *Siedlung Romerstadt*, Francoforte, 1927-'28. Planimetria del progetto e vista aerea.

La differenza fra i due comparti è costituita dalla tipologia abitativa, case a schiera e case alte in linea. La varietà di impianto è scomparsa per lasciare campo a un'organizzazione sistematica degli spazi in accordo con una logica interna indipendente dalle condizioni specifiche del contesto, precludendo alla Carta di Atene. Negli interventi di May le facciate degli edifici conservano una leggera caratterizzazione dell'affaccio sui giardini rispetto all'affaccio sulla strada di servizio, ma gli architetti del movimento moderno affascinati dalle costruzioni in altezza non tarderanno ad eliminare i giardini privati in favore di un prato comune, arrivando a spogliare lo spazio aperto di qualsiasi forma di strutturazione e possibile appropriazione, in nome della norma e dello standard:

Parlare di isolato, in questa situazione, sarebbe senz'altro arrischiato, se May stesso non si fosse espresso molto chiaramente nello schema [...] nel quale fa il punto della sua attività [Fig.]. In quattro disegni, che costituiscono una sintesi molto efficace, May traccia la storia del tessuto urbano all'inizio del XX secolo. Le schiere parallele, che sono il tipo di organizzazione della residenza sul quale lavorano gli architetti tedeschi negli anni 1927-30, vi sono presentate come il logico sbocco dell'evoluzione dell'isolato. Il punto di partenza è l'isolato del XIX secolo, denso e compatto, simile all'isolato di Haussmann. La seconda fase presenta lo svuotamento del centro, il frazionamento della maglia, l'organizzazione del perimetro; è l'isolato che abbiamo visto ad Amsterdam o, con delle varianti, Niederrad [Fig.]. Nella terza fase si verifica l'apertura delle estremità e l'abbassamento delle densità: l'isolato si riduce a una combinazione, dorso contro dorso, di due file di case che delimitano dei giardini, come a Romerstadt e a Praunheim; [...] viene apportata una prima modifica che rende pubblica una zona che era in precedenza nascosta e privata. [...] Successivamente le schiere divengono autonome, disposte in funzione dell'insolazione, [...] le strade sono ora ridotte a semplici strade di distribuzione interna (ad esempio Westhausen); [...] mentre la generalizzazione degli edifici ad appartamenti rende uniforme l'aspetto dei diversi piani, [...] lo spazio pubblico, sempre meno differenziato, occupa l'insieme del terreno non edificato.<sup>14</sup>

L'ultimo stadio nella perdita della caratterizzazione dello spazio urbano si può individuare nel progetto per una *Cité Radieuse* vicino a Meaux di Le Corbusier. L'architetto svizzero nel 1956 immagina due torri cilindriche e cinque "unità di abitazione di grandezza conforme" con orientamento nord-sud che si stagliano sopra un'area attraversata da percorsi differenziati in base all'utenza (automobili, biciclette, pedoni). La composizione d'insieme pare derivare da una

13. Castex Panerai Depaule 1981, p.

pratica pittorica che astrae i segni rispetto a un contesto inesistente; non si fa alcun riferimento all'organizzazione di un tessuto né al rispetto del sito preesistente. L'applicazione rigorosa dei principi del funzionalismo limita l'architettura all'identità forma-funzione, creando uno *zoning* che riduce ogni singolo edificio al solo aspetto individuale e monumentale. Trent'anni prima i presupposti del rifiuto della città erano presenti in maniera ancora più radicale e polemica nel *Plan Voisin* (1925) per Parigi dello stesso Le Corbusier.

La *Cité Radieuse* e il *Plan Voisin* rimangono progetti senza luogo, manifesti irrealizzati. Tuttavia, con l'*Unité d'Habitation* inaugurata a Marsiglia nel 1952 (cui ne seguiranno altre quattro, nel 1955 a Rezé, nel 1957 a Berlino, nel 1961 a Briery e nel 1967 a Firminy), il grande maestro del movimento moderno riesce a concretizzare il sogno di un controllo totale dell'architetto sulla città. L'*Unité d'Habitation* rifiuta un rapporto diretto con il terreno, da cui si eleva grazie ai suoi pilotis, e il rinnegamento della *rue-corridor* tipica del tessuto urbano tradizionale porta la strada all'interno dell'edificio, in un piano rialzato da terra: «non dovendo la strada più essere un corridoio, il corridoio diventa la strada. Gli elementi tradizionali dell'isolato sono ritagliati, ripensati, riorganizzati in questa nuova unità che ci appare come un isolato verticale nel quale tutte le relazioni sono invertite, contestate».<sup>15</sup>

Con l'*Unité d'Habitation* ogni riferimento alla vita urbana, rurale, tradizionale o di quartiere viene abolito, così come i rapporti di prossimità o di vicinato; «non si potrà più dire “d'angolo”, “di fronte”, “di lato”»<sup>16</sup>. Lo spazio dei *pilotis* è sterile, incapace di rivestire il ruolo che prima era del piano terra; separato dalla strada, si trasforma a poco a poco in parcheggio, in contrasto con la teoria del suolo restituito al pedone. La *rue intérieure* è troppo indistintamente artificiale per poter stimolare l'aggregazione, non ha affacci o finestre, non ospita funzioni se non la distribuzione ai moltissimi, troppi, alloggi. Eppure la mitizzazione di questo modello e l'ineguagliata portata innovatrice della riduzione teorica che esso rappresenta hanno fatto sì che esercitasse un'enorme influenza nel pensiero urbanistico degli architetti dal secondo dopoguerra.

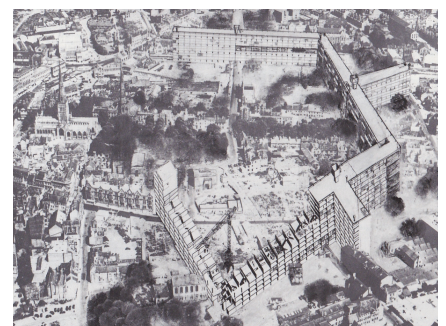
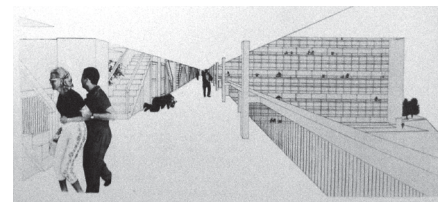
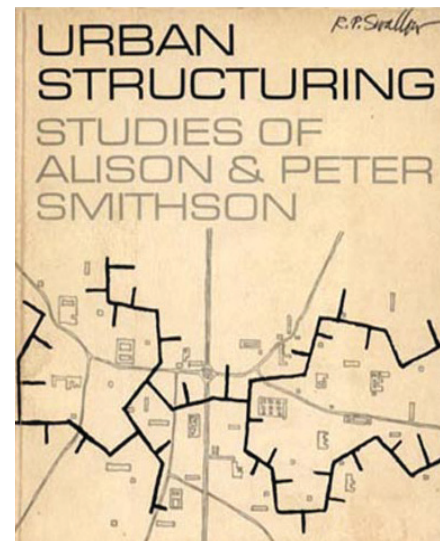


Fig. 32: A. Smithson, P. Smithson, *Urban Structuring*, 1967.

Fig. 33, 34: A. Smithson, P. Smithson, *progetto per Golden Lane*, 1952.



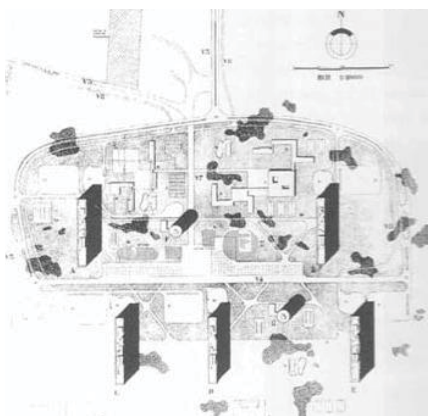


Fig. 30: Le Corbusier, *progetto per una cité radieuse vicino a Meaux*, 1956.

Fig. 31: Le Corbusier, *Unité d'habitation*, Marsiglia, 1952.

E proprio da questo rivoluzionario progetto di Le Corbusier e dalla critica alla *rue intérieure* partiranno Reyner Banham e i brutalisti inglesi per tentare di ritrovare uno spazio urbano, stanchi di cinquant'anni di città-giardino. Essi risponderanno ai puntiformi allineamenti di cottages con megastrutture in cemento a vista, e il corbusieriano corridoio d'albergo verrà da loro trasferito in facciata, all'aria aperta, con inedite possibilità di organizzare l'edificio attorno a rampe e piazze sopraelevate. Nel progetto di Alison e Peter Smithson per Golden Lane del 1952 si ritrova già quella continuità che i CIAM avevano rifiutato; è un sorprendente indizio della riscoperta della nozione di tessuto urbano, ancora acerbo per quanto riguarda i problemi di scala.

## VERSO UN ISOLATO CONTEMPORANEO

Forte delle esperienze brutaliste e neorealiste (che non verranno approfondite in questa sede), la seconda metà del '900 si prepara alla maturazione di una nuova consapevolezza dell'importanza del tessuto nei processi di analisi e costruzione della città. Rodrigo Perez de Arce nel 1978 pubblica alcune proposte in linea con questa tendenza; egli parte da una riflessione scaturita dalle cartografie settecentesche di Giovan Battista Nolli, evidenziando che monumenti e tessuto urbano sono interdipendenti nella composizione della città. Osservando le estrapolazioni di alcuni livelli dalle piante di Roma, Perez de Arce afferma che non può esistere una scala urbana se la città è formata unicamente da edifici isolati in scala monumentale. Questo è proprio quello che succede nelle sistemazioni dei campidogli di Chandigarh (Le Corbusier) e Dacca (Louis Kahn), dice l'architetto cileno, che elabora una serie di progetti di trasformazione delle suddette aree sulla base dell'isolato urbano, intervenendo sui tessuti rarefatti per addizione di cellule regolari inscritte in una griglia quadrangolare.

Perez de Arce propone un metodo di composizione urbana applicabile alla riurbanizzazione dei vuoti risutanti ovunque si siano perseguiti i principi della Carta di Atene, e si cimenta anche nella riconfigurazione di un'*Unité d'Habitation*: riallanciandosi all'idea dell'isolato tradizionale a corte, aggiunge un'edificazione

15. Castex Panerai Depaule 1981, p.

16. *Ibid.*

perimetrale a completamento dell'insula rinnegata dal dispositivo corbusieriano. Nelle due varianti, apparse in *Urban Transformation: The Architecture of Additions*<sup>17</sup>, Perez de Arce tenta di donare una scala umana al progetto di Le Corbusier, sbilanciando la densità in favore del costruito ma soprattutto creando la possibilità di una lettura dello spazio esterno come luogo di aggregazione, differenziato nelle attività che può ospitare e non più isotropo, bensì orientato da accessi inquadrati da colonnati. Anche le facciate della “macchina per abitare” vengono modificate, riscalate, con l'inserzione di tettoie e diaframmi di ingresso. A ben vedere è tutto il piano terra a subire il cambiamento di scala: i piloni del colosso scompaiono nel momento in cui l'architetto cileno decide che esso deve dialogare con il terreno.

Questo approccio quasi dissacrante nei confronti di una preesistenza mitizzata dalla storia dell'architettura va considerato, in realtà, come un'operazione simbolica. Il manifesto di Perez de Arce è in sintonia con le idee già espresse da Jane Jacobs in *The Death and Life of Great American Cities*<sup>18</sup>, del 1961, riguardanti la trasformazione delle “torri nel parco” e il loro reinserimento nel tessuto urbano mediante recinti attivi, ovvero edificazioni perimetrali ospitanti funzioni pubbliche che possano ricucire la frattura urbana creata dagli sterili spazi aperti che risultano dalla tipologia insediativa puntuale.

Altro contributo importante allo sviluppo teorico del concetto di isolato è quello di Christian de Portzamparc che durante la seconda metà degli anni '70 comincia a sperimentare una nuova idea urbana, quella di un particolare isolato aperto (*ilôt ouvert*), anch'esso concepito a partire dal rifiuto dell'urbanistica del Movimento Moderno, con la negazione della via e della vita, con lo zoning e l'impossibilità del “caso”. Nei suoi progetti l'architetto francese non opta, però, neanche per una regressione alla città tradizionale; egli, piuttosto, ricerca un'architettura che, partendo dalla strada quale spina dorsale del progetto capace di resistere allo scorrere del tempo, possa esprimere tutte le differenze tipiche dell'epoca postmoderna all'interno dello stesso isolato. L'*ilôt ouvert* è per lui uno strumento capace di gestire l'aleatorietà dei programmi su grande scala e l'individualità dei singoli edifici, i quali sono allineati sui fronti strada ma sono staccati l'uno dall'altro e si sviluppano secondo le decisioni dei vari progettisti

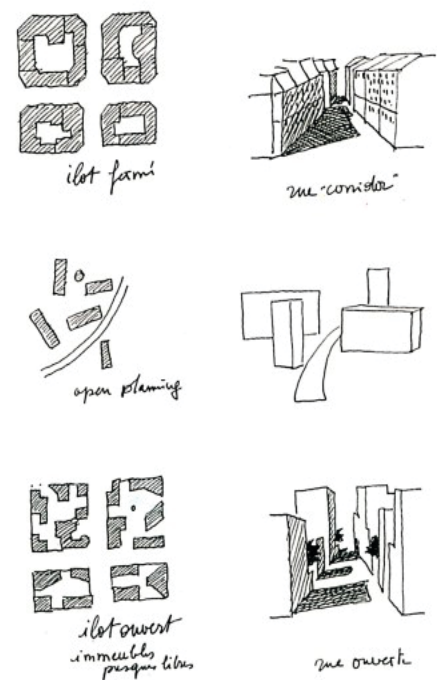


Fig. 38: C. de Portzamparc, *ilôt ouvert*, 1974.

19. C. Desmoulin - Portzamparc: il mio isolato aperto è sempre la ricetta migliore per una città viva, articolo tratto da «Ilgiornaledellarchitettura.com» <<http://www.ilgiornaledellarchitettura.com/articoli/2010/7/103536.html>> (20 marzo 2015)

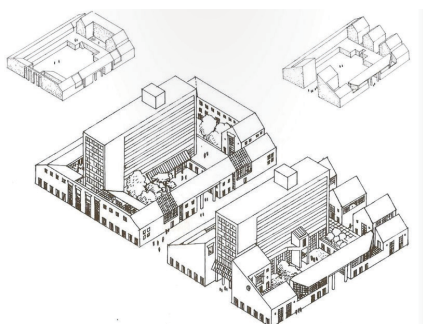


Fig. 35, 36: R. P. de Arce, planimetria del campidoglio di Chandigarh e progetto, 1978.

Fig. 37: R. P. de Arce, progetto per la risistemazione di un'Unité d'Habitation, 1978.

17. R. P. de Arce - *Urban Transformation: The Architecture of Additions*, New York, Routledge, 2015.

18. J. Jacobs - *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961.

incaricati dei rispettivi sviluppi.

L'idea di isolato aperto viene sperimentata da Portzamparc a rue d'Hautes Formes (1974-'79) e successivamente perfezionata fino alla vittoria del concorso per i 12 ettari del quartiere Masséna-Grands Moulins nel 1994, sempre a Parigi. Queste le sue parole a riguardo, in un'intervista per *Il Giornale dell'Architettura*:

Si può parlare di un'apertura programmatica dell'isolato, ma anche di un'apertura fisica. L'isolato aperto integra con le sue innumerevoli forme urbane le specificità di ogni luogo. Con la sua porosità e apertura spaziale, risolve questioni fondamentali. Lascia entrare la luce, evita i cortili chiusi e apre gli edifici su quattro fronti. Offre l'opportunità di trasformare o di accogliere edifici diversi tanto in altezza quanto volumetricamente, uno in mattoni e rame, l'altro in calcestruzzo... [La strada], che conferisce unità su larga scala assemblando la varietà, è ora da reinventare per reagire alla frantumazione delle convenzioni della città tradizionale e di quella moderna. Non c'è più uno stile preciso associato a un'epoca ma tutti convivono, e l'imprevedibile diversità degli edifici è l'incubo degli urbanisti che, per reazione, continuano a predicare l'allineamento e l'omogeneità. [...] La mia proposta consiste in una griglia di strade perpendicolari alla Senna che continuano la trama del tessuto del sud della capitale. [...] Le aperture tra gli edifici previste dal progetto hanno generato una forma combinatoria, tanto che i disegni presentati al concorso rappresentano solo uno tra i molti scenari possibili. Non si tratta più di un piano urbanistico in senso stretto.<sup>19</sup>

Negli anni '70 una revisione al tema dell'isolato viene fornita anche da Leon Krier, il quale pone l'attenzione sullo studio delle dimensioni di questo elemento, che risulta di importanza cardinale per la riuscita di una qualsiasi opera di urbanizzazione o riurbanizzazione. Su *Lotus 19* egli critica aspramente le opere di rinnovamento urbano del decennio precedente al 1978 per l'errata scelta tipologica che troppo spesso ha tentato di risolvere il problema dell'edificazione troppo massiccia nell'interno dell'isolato con svuotamenti totali o, ancora peggio, con l'applicazione di impianti aperti (a stecca o ibridi). Per Krier l'errore frequente dell'urbanistica a lui contemporanea stava, quindi, nella creazione di eccedenze di spazi semi-pubblici (nel caso degli isolati a corte perimetrali) o pubblici (per gli isolati aperti). Un problema di scala, dunque, stava causando il proliferare di aree urbane indefinite e vaghe anche in zone centrali di molte città europee da lui osservate. Nell'articolo *Analisi e progetto dell'isolato urbano tradizionale* l'architetto lussemburghese propone un metodo di modificazione del



tessuto massiccio di città quali Berlino e Barcellona. Particolarmente interessante risulta quello di Barcellona poiché, intervenendo nella maglia regolare dell'*eixample*, arriva a stabilire una regola:

Se suddividiamo l'isolato Cerdà (113x113 m) con due o tre vie pedonali, ricreiamo nell'Ensanche una densità strutturale simile a quella del centro storico. Lo spazio centrale vuoto, tipico dei grandi isolati, diventerà parte dello spazio pubblico della città sotto forma di *strade - piazze - giardini pubblici*. La lunghezza delle facciate (pubbliche) in un isolato viene aumentata da 400 m a circa 900 m. Questo sfruttamento commerciale, addirittura più elevato, dell'isolato creerà tuttavia una densità accettabile, dando origine a piazze ed a parchi tranquilli all'interno dell'isolato. Il traffico rimane come è attualmente, ma con parcheggi sotterranei, mentre strade e piazze all'interno del blocco sono riservate ai pedoni.<sup>20</sup>

Secondo Krier i piccoli blocchi sono caratteristici di un modello di strada intensamente urbano, che egli sfrutta esasperando la ripetizione tipologica di quello che diventa nient'altro che una torre, come gli verrà criticato da Manuel de Solà-Morales nell'articolo di risposta *Caro Leon, perchè 22 per 22?*. Secondo Solà-Morales il mini blocco di Krier, pur centrando il problema della scala urbana e inventando un'interessante gerarchia fra i due livelli di griglia, veicolare e pedonale, rischia di generare una ripetitività subalterna, un simulacro della torre, proprio perchè tutti i progetti degli alunni di Krier insistono sui 22 metri di lato. Altra critica sollevata da Solà-Morales è che questa ripartizione in torri svisciva la potenza degli angoli smussati, la caratteristica in assoluto più risonante dell'espansione di Cerdà. In poche parole, si è banalizzato e perso il valore plastico della celebre "manzana".

Sicuramente il grande merito della proposta di Leon Krier è la conquista dello spazio interno dell'isolato tradizionale, e lungo questa linea d'azione ha proseguito Carlos Ferrater quando, nel 1989, ha realizzato un intervento di edilizia residenziale e commerciale sulla superficie di 3 isolati dell'*eixample* di Barcellona precedentemente occupati da uno stabilimento industriale. L'architetto spagnolo spiega di essere partito dallo studio di unità abitative di due, tre o quattro camere, duplex e uffici, definendo come ideale una profondità di 12,6 metri per i blocchi edificati lineari, evitando i cavedi di illuminazione e garantendo un doppio affaccio agli appartamenti maggiori; la maglia strutturale è di 5 metri. La proposta morfologica ha introdotto

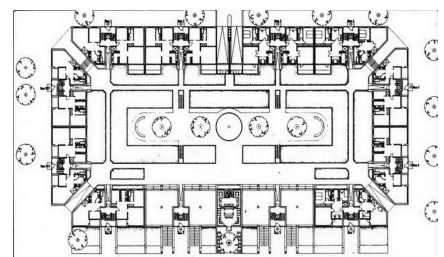
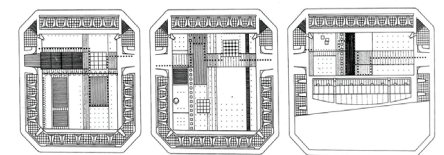
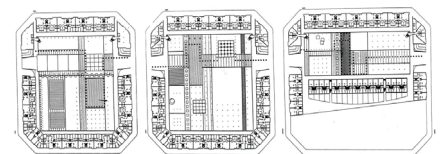
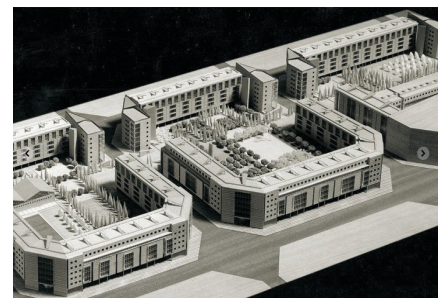


Fig. 42, 43: C. Ferrater, progetto per tre isolati a Barcellona, 1989.

Fig. 44, 45: J. P. Kleihues, *isolato 270*, Berlino, 1971-'77.

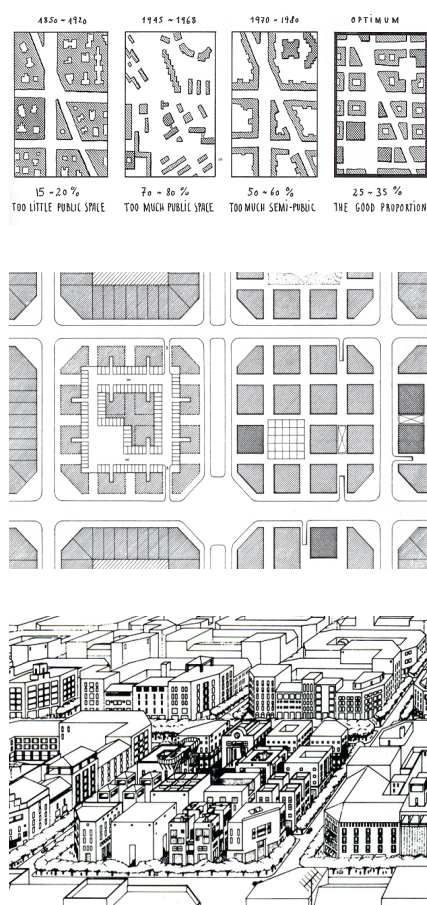


Fig. 39: L. Krier, spazio pubblico e spazio edificato, 1978.

Figg. 40, 41: L. Krier, riprogettazione di un isolato dell'Ensanche Cerdà a Barcellona, 1978.

20. L. Krier - Quarta lezione. Analisi e progetto dell'isolato urbano tradizionale, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, 1978, p. 42.

una novità nel tessuto del capoluogo catalano: gli elementi d'angolo prospicienti il mare sono stati isolati da passaggi aperti a tutta altezza e il loro volume, innalzato, ha acquisito una notevole importanza plastica. Ma ancora più rilevante è lo sfondamento della cortina perimetrale che, richiamando le idee originarie di Cerdà, crea una sorta di macro-struttura verde: non solo l'interno dell'isolato di Ferrater è aperto e accessibile al pubblico, esso è anche in continuità fra le tre corti, pur essendo modulato in un disegno attento al dettaglio. La complessità di questo spazio è ampliata da una controllata porosità pedonale al piano terra degli edifici, in un rapporto di osmosi con le strade che circondano il comparto. L'equilibrio fra varietà e norma è assicurato anche nei prospetti, in cui convivono tripartitura classica e tecnologia avanzata.

Ancora su Lotus 19 del 1978 compare un altro progetto che unisce il tema dell'isolato a quello dell'intervento nel tessuto costruito del centro urbano: l'*isolato 270* di Josef Paul Kleihues localizzato a Wedding, una grande area di risanamento di Berlino con struttura a isolati e cortili interni stretti, tipica eredità del periodo di addensamento speculativo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo. Le premesse fondamentali riguardano la volontà di mantenere quanto più possibile la pianta e gli usi tradizionali salvaguardando le esigenze di un abitare moderno. Questo porta Kleihues a svuotare l'interno dell'isolato creando un cortile aperto al pubblico e ad innalzare l'edificazione perimetrale da 3 a 5 piani, ispirandosi - come egli stesso spiega nell'articolo - al *Weisbachgruppe* realizzato da Alfred Messel nel 1904 su progetto del 1892, sempre a Berlino.

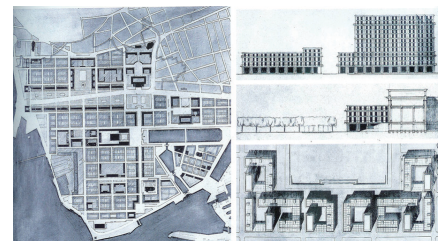
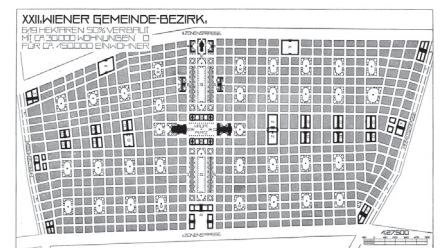
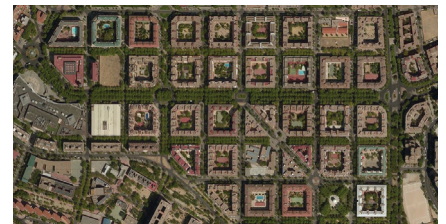
L'*isolato 270* è stato commissionato nel 1971 e terminato di costruire nel 1977. Gli appartamenti vanno dal monolocale ai tre locali e mezzo e tutti godono di un doppio affaccio. Ogni vano scala è servito da accessi sul fronte strada, sul cortile interno e nel piano interrato dei garage; quest'ultimo è servito da una rampa per le auto a doppio senso di marcia. Il giardino comune è raggiungibile dall'esterno grazie ad alcuni attraversamenti disposti su ogni lato del blocco e ad aperture su altezze di uno o 3 piani collocate negli angoli; elaborati finemente e smussati a 45°, essi riprendendo gli angoli originali tipici di Berlino.



Nella stessa edizione della rivista compare anche il progetto non realizzato per il *Park Lenné* dello stesso Kleihues, che lo descrive nel suo iter nato dall'intento programmatico di ri-abitare la città, ovvero, dare una risposta attuale al problema del tessuto urbano a isolati esageratamente estesi del centro di Berlino. La soluzione ricercata da Kleihues mira prima di tutto a migliorare la permeabilità dell'edificato, come auspicato anche da Leon Krier in un progetto contemporaneo per la stessa area, il centro di Berlino Ovest. Mentre, però, Krier opera per sostituzioni edilizie parziali, creando un fittizio tessuto tradizionale che semplicemente risponde a una maglia più fitta di quella esistente, Kleihues definisce un principio insediativo, ovvero individua un tracciato generatore capace di ricucire il tessuto con un edificato autosufficiente dotato di una coerenza tecnologicamente attuale ma anche in armonia con il contesto storico.

In maniera coraggiosa l'architetto tedesco ripete sei volte un tipo edilizio a corte di 90 x 90 metri, con spazio interno pubblico di 60 x 60 metri copribile in caso di maltempo. Le corti del *Park Lenné* sono provviste di superfici pavimentate e di vaste superfici erbose, vi si accede tramite ingressi su due piani e sono integrate nel sistema di un parco urbano dotato di playground per bambini, aree di svago, fontane e oggetti d'arte, nonché ristoranti, bar, una piazza alberata, una sala espositiva e altri servizi pubblici di importanza cittadina. Il piano terra è interamente destinato ad attività commerciali o uffici, mentre i parcheggi sono disposti su due livelli interrati; sotto le sei corti ci sono quelli di pertinenza e quelli pubblici sono sotto il parco lineare che le unisce.

Questi ultimi esempi trattati non si propongono più come progettazione di un ambiente totalmente nuovo, ma piuttosto come ricostruzione di un contesto già insediato. Per descrivere la posizione culturale in cui essi si collocano risulta efficace un commento tratto da *Le città nella città*, Proposte della Sommer Akademie per Berlino, studio effettuato dagli studenti della Cornell University con la supervisione di Oswald Mathias Ungers, Rem Koolhaas, Peter Riemann, Hans Kollhoff, Artur Ovaska:

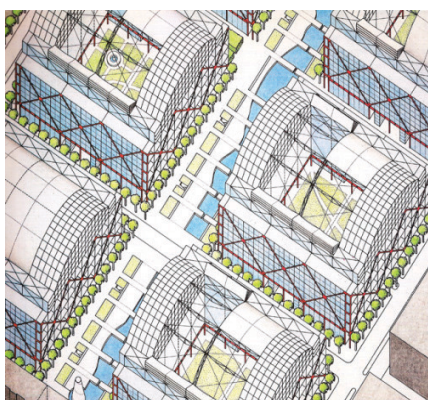
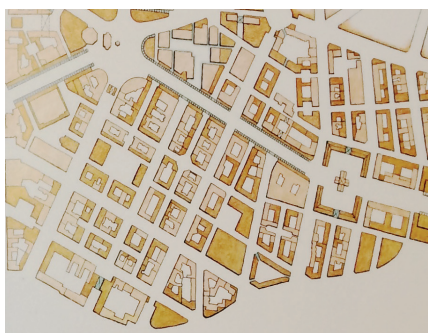


Figg. 49, 50: V. de Castro, *Palomeras Bajas*, Madrid, 1988.

Fig. 51: O. Wagner, *Grozastadt plan*, Vienna, 1911.

Fig. 52: A. Perret, progetto per la ricostruzione di Le Havre, 1946.

21. O. M. Ungers, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Oraska - *La città nella città, proposte dalla Sommer Akademie per Berlino*, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, giugno 1978, p.82.



Figg. 46, 47: L. Krier, J. P. Kleihues, progetti per la riqualificazione di un'area di Berlino, 1978.

Fig. 48: J. P. Kleihues, *Park Lenné*, Berlino, 1978.

Non [si propone] la scoperta di un nuovo ordine per la città, ma il miglioramento di ciò che è già; non la scoperta di nuove concezioni, ma invece la riscoperta di principi sperimentati; non la costruzione di nuove città, ma la ristrutturazione di quelle vecchie, questo è il vero problema per il futuro. Non c'è bisogno di una nuova utopia ma di ideare una realtà che sia migliore. E questo è un discorso che vale per Berlino, ma anche per la maggior parte delle altre grandi città.<sup>21</sup>

Diversamente, la prossima trattazione riguarderà gli ultimi decenni di architettura residenziale, particolarmente in Spagna (Madrid) e in Olanda (Rotterdam), caratterizzati da un ritorno alla pianificazione concertata di vasti territori urbani che ha prodotto risultati di grande interesse e influenza, sia in positivo che in negativo.

## L' ISOLATO NELLA PIANIFICAZIONE CONTEMPORANEA

Nell'articolo *El Pisito 2011* apparso su Lotus 148 Sergio Martín Blas e Gabriel Ruiz Cabrero analizzano le esperienze spagnole degli ultimi decenni nell'ambito della residenza. Le aspre critiche ai “poligoni residenziali” mosse nel periodo precedente agli anni Ottanta avevano attaccato l'uso indiscriminato del blocco aperto di derivazione funzionalista e all'eccessiva crescita del periodo del cosiddetto *desarrollismo* era subentrata una fase di crisi economica, limitando il campo dell'architettura a operazioni di completamento e miglioramento della città esistente; la residenza era intesa come parte di un tessuto che doveva essere “ricucito” o “suturato”, in maniera analoga ad alcuni esempi berlinesi già citati.

Tuttavia, la seconda metà degli anni '80 vede una ripresa economica caratterizzata, in architettura, da uno straordinario salto di scala e di ambizione nelle trasformazioni urbane. La ricerca di modelli alternativi approdò alla città storica - e in particolare ai tracciati di espansione ottocenteschi - con una rinnovata consapevolezza, grazie anche all'opera del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (LUB) e alla figura di Manuel de Solà-Morales. Fra gli esempi più eclatanti di questa nuova fase di pianificazione espansiva Blas e Cabrero citano *Palomeras Bajas* (parte del piano per Madrid Sud):

Operazioni [come questa] dimostrano la sintonia che inizialmente si produsse fra la continuità dei tracciati reticolari di vie, i tipi di isolati proposti dall'urbanistica, e un'architettura che intendeva il valore urbano della residenza come sfondo, come elemento secondario, in cui il tono domestico si identificava con una certa neutralità, in certi casi vicina al banale. In questa architettura elementi del repertorio storico e figurativo si combinavano con soluzioni moderne in modo tale da formare un linguaggio condiviso, quasi sempre lontano dagli eccessi formali.<sup>22</sup>

Si potrebbe definire un “successo silenzioso” il progetto di questa vera e propria porzione di città redatto da Antonio Vázquez de Castro nel 1988 e ispirato al piano per Amsterdam Sud di Berlage (1915), al piano per il distretto XXII di Vienna di Otto Wagner (1910) e ad alcuni progetti urbani di Auguste Perret. Riguardo il panorama spagnolo di questo momento, Bernardo Secchi parla del tentativo di codificare una *città normale*, che assume come suoi elementi costitutivi una maglia stradale ortogonale e l'isolato, concepito come un oggetto unitario; l'isolato può qui essere più o meno aperto, suscettibile di numerose variazioni che, nonostante le rigide apparenze degli impianti, si adattano alle diverse situazioni contestuali, con soluzioni dalle più raffinate alle più brutali.

Purtroppo, i contemporanei progetti del *Villaggio Olimpico* di Barcellona (1987) e il quartiere *Valdebernardo* a Madrid (1989) mostrano già le prime contraddizioni del nuovo modello, la *città normale*. Essi palesano l'intento di produrre un'immagine urbana riconoscibile, ispirata alla città compatta e continua del XIX secolo, ma la densità abitativa, l'occupazione del suolo e la proporzione degli usi non residenziali sono tipici, piuttosto, della dispersione urbana. A tal proposito Blas e Cabrero ci forniscono i dati relativi a questa incongruenza:

Le densità sono 49,8 alloggi per ettaro a Valdebernardo e 67 nel Villaggio Olimpico. La densità dell'Ensanche di Cerdà è stata calcolata intorno ai 155-160 alloggi per ettaro. Al tono suburbano delle nuove strade contribuiva il dimensionamento della rete viaria e degli isolati e la scarsa attività a livello della strada lungo il suo perimetro, dove mancava la continuità della funzione commerciale. [...] Il rilievo dato all'isolato come oggetto di elaborazione progettuale, il sovradimensionamento delle strade e degli spazi pubblici, e la formazione di limiti più o meno evidenti ai bordi confermavano la difficoltà di tali espansioni nel produrre la città voluta.<sup>23</sup>

Anche il cosiddetto *Ecobulevar* di Vallecas (Madrid) con la sua

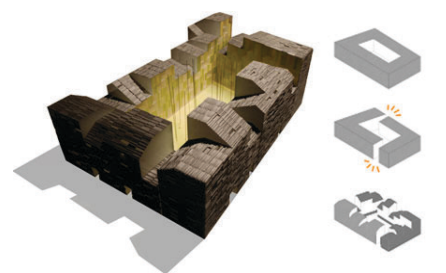


Fig. 54, 55: PAU de Vallecas, *Ecobulevar*, Vallecas, Madrid, 1988.

Fig. 56, 57: Zigzag Arquitectura, viviendas protegidas, parcela m10, Mieres (Spagna), 2009.



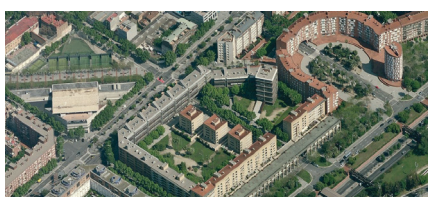
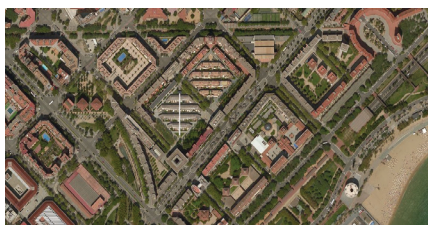
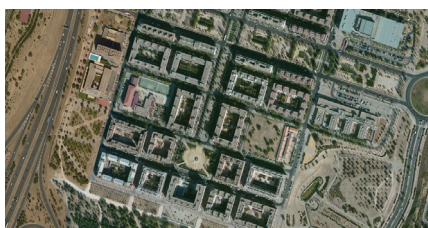


Fig. 52: J. M. Ezquiaga, *Valdebernardo*, Madrid, 1989.

Fig. 53: Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdomènech, *Olympic Village*, Barcellona, 1987.

22. S. M. Blas, G. R. Cabrero - El pisito 2011, articolo apparso in «Lotus 148», Milano, Editoriale Lotus srl, 2011, p. 90.

23. *Ibidem*, p. 90.

sistematica ricerca di originalità e varietà produce, secondo Cabrero e Blas, una nuova indifferenza. La diversità apperente è uno schermo alla monotona ripetitività dei programmi di abitazione, privi di commistione funzionale. L'idea non è dissimile da ciò di cui parla Jane Jacobs nell'affermare che l'uniformità degli usi costringe spesso alla diversità forzata in facciata, producendo contraddizioni di significato che si ripercuotono negativamente sulla percezione dei fruitori, poichè l'edificio cerca di apparire qualcosa di diverso da ciò che è. Fatto sta che questa enorme espansione madrilenza da 28.000 alloggi, la cui costruzione è cominciata nel 1990, risulta ancora oggi in gran parte incompleta, anche e soprattutto a causa della crisi immobiliare succeduta alla cosiddetta "grande bolla" di metà anni 2000, che aveva portato la Spagna a urbanizzare terreni in quantità spaventosamente superiori a quanto realmente necessario.

Nel nuovo millennio, allora, gli interventi che spiccano per qualità urbana non possono che essere di estensione limitata o, addirittura, di "agopuntura urbana", come viene definita l'operazione compiuta dallo studio Zigzag Arquitectura per i 131 nuovi alloggi di Mieres (Spagna). L'edificio dimostra che l'intervento in aree interstiziali può rappresentare gli stessi modi della cultura architettonica dell'abitazione sociale caratterizzanti le recenti espansioni. Qui, però, l'isolato chiuso viene articolato nella sua volumetria per cercare una relazione visiva con il paesaggio distante e per sciogliere la rigidità tipologica in un'immagine dal vago sapore pittoresco. Di grande rilevanza positiva risulta lo studio degli appartamenti, di dimensioni variabili, tutti su doppio affaccio e disposti attorno a un nucleo centrale di servizi.

Si nota subito un'opposizione fra le facciate, rigide e opache quelle sulla strada, più suggestive e permeabili quelle interne. Ma la grande contraddizione riguarda la povertà delle relazioni con lo spazio pubblico caratterizzante tutto il piano terreno dell'edificio - quasi assenti i locali commerciali - che stona con la volontà di dare vita a una piazza pubblica nell'interno dell'isolato, con la sola assistenza del "disegno del paesaggio". Blas e Cabrero aggiungono l'orientamento di tutti gli spazi-giorno verso la corte interna all'elenco degli elementi problematici e assolutamente contrastanti con l'idea di una continuità

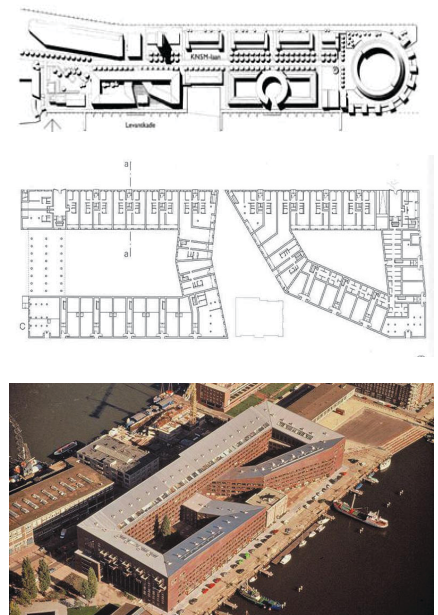
urbana, poichè così facendo si accentua la condizione introversa ed oggettuale dell'edificio.

Sulla condizione oggettuale delle opere architettoniche contemporanee risulta illuminante il parere espresso da Hans Kollhoff nel suo articolo *Costruzione urbana contro alloggio*, in cui descrive la difficoltà che si incontra oggi nel costruire una città o parte di essa:

Con la nostra formazione di architetti siamo portati a piazzare un edificio “interessante” qui o là nelle smagliature di città esistenti e lo facciamo con un’eccitazione modernista per gli effetti di contrasto. Ma non appena abbiamo a che fare con un’area più vasta [...] ci rendiamo conto che il risultato finale assume l’aspetto di un’esposizione universale, di un Luna Park o di un centro commerciale. [Ma] non possiamo abbandonare il destino delle città, intese come fenomeno collettivo, ai capricci di un singolo progettista. Ci troviamo, al contrario, nella posizione di dar forma a un ambiente urbano dotato di un senso collettivo ed emozionalmente desiderabile. Questo obiettivo sarà raggiunto solo operando entro la tradizione della città. Costruire il tessuto, l’ossatura della città è il nostro scopo, e non certo la formulazione di immagini fuori dal comune escogitate per essere originali. Il nostro compito è quello di progettare e costruire la norma, e non l’eccezione.<sup>24</sup>

Kollhoff spiega, allora, che bisognerebbe evitare di parlare di “alloggio” (concetto troppo funzionalista e antiurbano) o “residenza”, quanto piuttosto considerare il termine “costruzione urbana” per comprendere il problema in tutta la sua complessità. Poiché ogni insediamento urbano è vivibile ed ecologico se la residenza è parte integrante della sua struttura; e solo in questo caso la residenza può diventare “abitazione”, intesa nel significato più ampio di «sentirsi a casa sulla terra». Occorre distinguere ciò che è eccitante sul momento per un osservatore distaccato da ciò che durevolmente può soddisfare chi vi risiede; la gente si sente a proprio agio in abitazioni che non differiscono sostanzialmente da quelle dei nostri antenati. E nei giorni nostri la città, ovvero il modello più civile e raffinato di convivenza umana, si dimostra non solo l’abitazione della maggior parte della popolazione mondiale, ma appare anche come l’unico modello positivo di insediamento collettivo sulla Terra, sostiene Kollhoff.

La città si dimostra anche incredibilmente flessibile, supportando una



Figg. 60, 61, 62, 64: H. Kollhoff, *Wohnungsbau KNSM-Eiland*, Amsterdam, 1989.





Figg. 58, 59: Zigzag Arquitectura, viviendas protegidas, parcela m10, Mieres (Spagna), 2009.

24. H. Kollhoff - *Costruzione urbana contro alloggio*, articolo apparso in «Lotus 94», Milano, Editoriale Lotus srl, 1997, p. 100.

continua opera di intensificazione e affinamento; occorre quindi capire se operiamo per distruggere la tradizione della città o per sostenerla. La scelta in favore della città dovrebbe portarci ad accettare che il 95% delle costruzioni urbane non mostra nulla di spettacolare, trattasi di normali edifici ospitanti più funzioni: residenze, uffici, negozi, ecc. Se a livello tipologico non c'è molto da inventare, dal punto di vista architettonico le possibilità di modulare l'immagine sono infinite. Spesso è così difficile fare in modo che l'edificio si sviluppi per proprio conto, che sono benvenute quelle forze esterne capaci di generare una forma. E l'architetto, se non vuole ridursi al ruolo di decoratore, è costretto a cercare un residuo di intensità formale nei programmi.

Ad Amsterdam, Kollhoff si è confrontato col progetto di un isolato urbano, il *Wohnungsbau KNSM-Eiland*, già in buona parte definito dal piano cittadino: un blocco rettangolare di 170 metri per 60 con un cortile circolare all'interno, situato nel bacino d'acqua di una antica zona portuale. L'architetto tedesco spiega come la pianta sia stata modificata poco a poco, piegandosi in corrispondenza di un edificio preservato e aprendo così un passaggio. Il lato di una corte è stato eliminato ai due piani inferiori, permettendo la vista sull'acqua ma lasciando comunque integra la percezione del perimetro. Ai piani superiori della corte si è giocato con gallerie vetrate, doppie altezze e ballatoi. La monumentalità desiderata dal progettista è stata assicurata anche dall'uso dei materiali, dove il klinker scuro si abbina a una copertura in alluminio, la cui cornice continua marca la compattezza del volume.







## L'ISOLATO URBANO: ESPERIENZE CONTEMPORANEE

Figg. 1, 2: I. Cerdà, progetto per l'*Ensanche* di Barcellona, 1859.

Fig. 3: Barcellona, vista aerea del centro storico medievale e dell'*Ensanche*. Tratto da: <<https://geografiamungia.wordpress.com/2010/02/>> (15 aprile 2015)

Fig. 4: Rilievo del tessuto urbano sedimentato nell'*Ensanche* di Barcellona. Tratto da: <<http://www.arquiscopio.com/pensamiento/homenaje-a-barcelona/>> (15 aprile 2015)

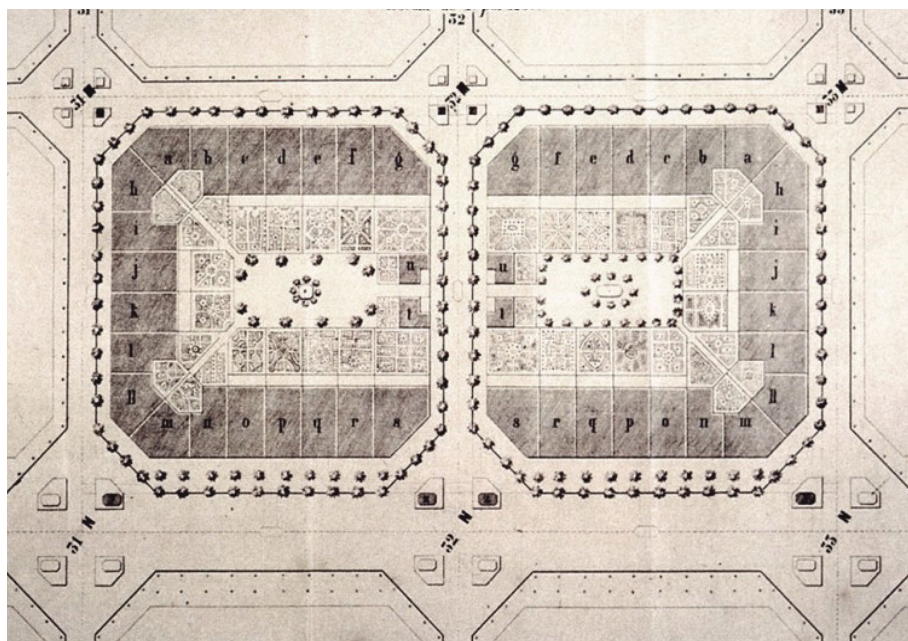


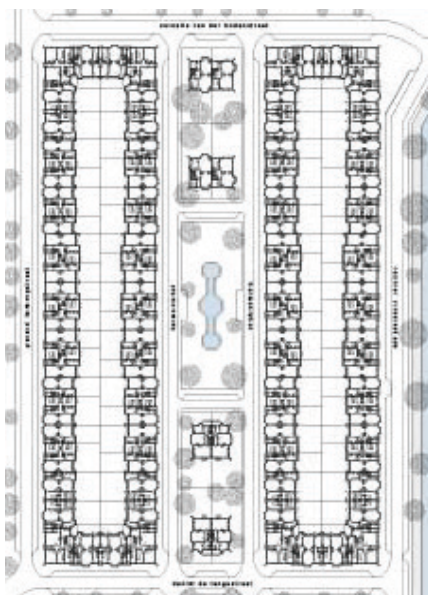
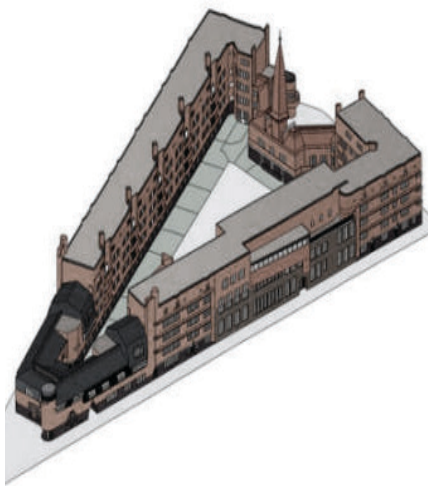
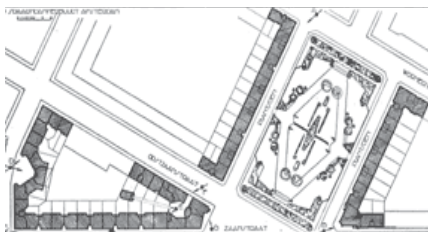


Fig. 5: Amsterdam, vista aerea del quartiere Spaarndammerbuurt.

Figg. 6, 7: M. de Klerk, realizzazione di tre isolati a *Spaarndammerbuurt*, Amsterdam, 1913-'17. Tratto da: <<http://www.hetschip.nl/en/friends/180-engels>> (14 aprile 2015)

Fig. 8: H. P. Berlage, piano per Amsterdam Sud, Amsterdam, 1916.

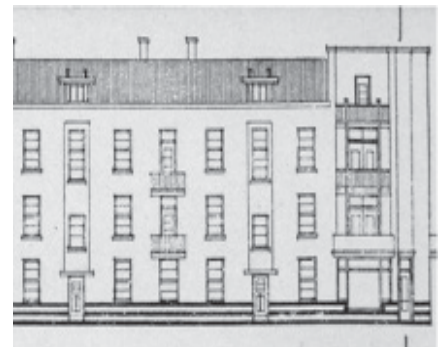
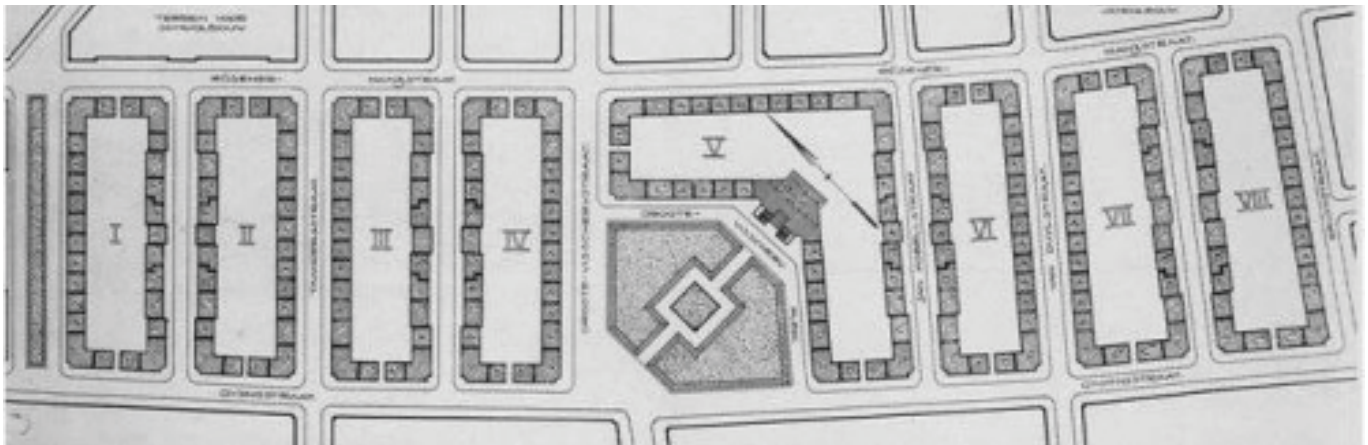
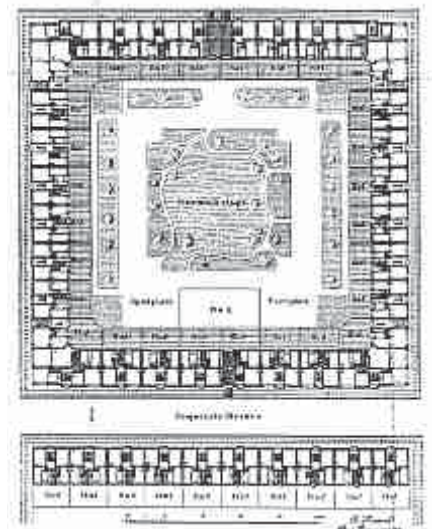
Fig. 9: J. C. van Epen, *Harmoniehof*, Amsterdam, 1922.





Figg. 10, 11: A. Messel, *Weissbach Wohngruppe*, Berlino, 1899-1906.

Figg. 12, 13, 14, 15: J. P. Oud, *Wohnblocke Tusschendijken*, Rotterdam, 1920.





Figg. 10, 11: A. Siza, progetto per la risistemazione del quartiere *Pendino*, Napoli, 1987. Planimetria d'insieme e particolare della “*Gran Piazza Acquatica*”.

Figg. 12, 13: Rappresentazioni del quartiere *Pendino*, Napoli, fase preindustriale (sopra) e industriale (sotto).

Figg. 14, 15, 16: V. de Castro, *Palomeras Bajas*, Madrid, 1988. Tratto da:  
<[www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps)> (20 aprile 2015)

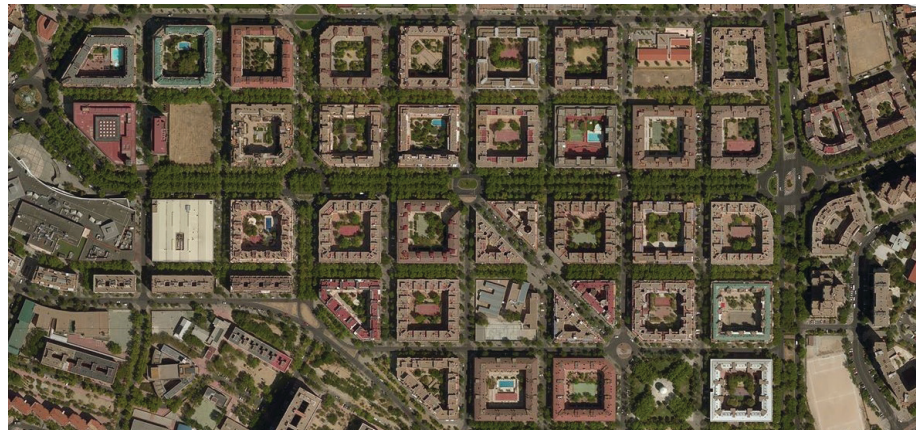
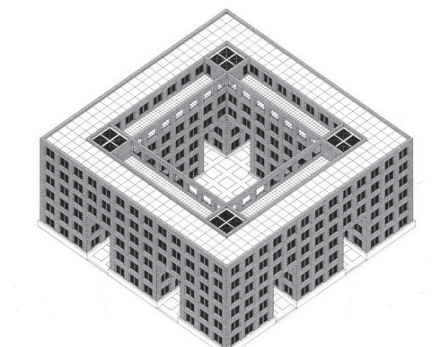
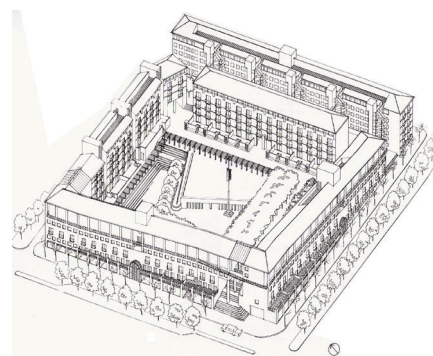
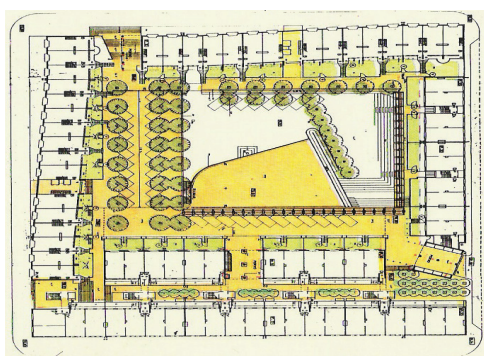
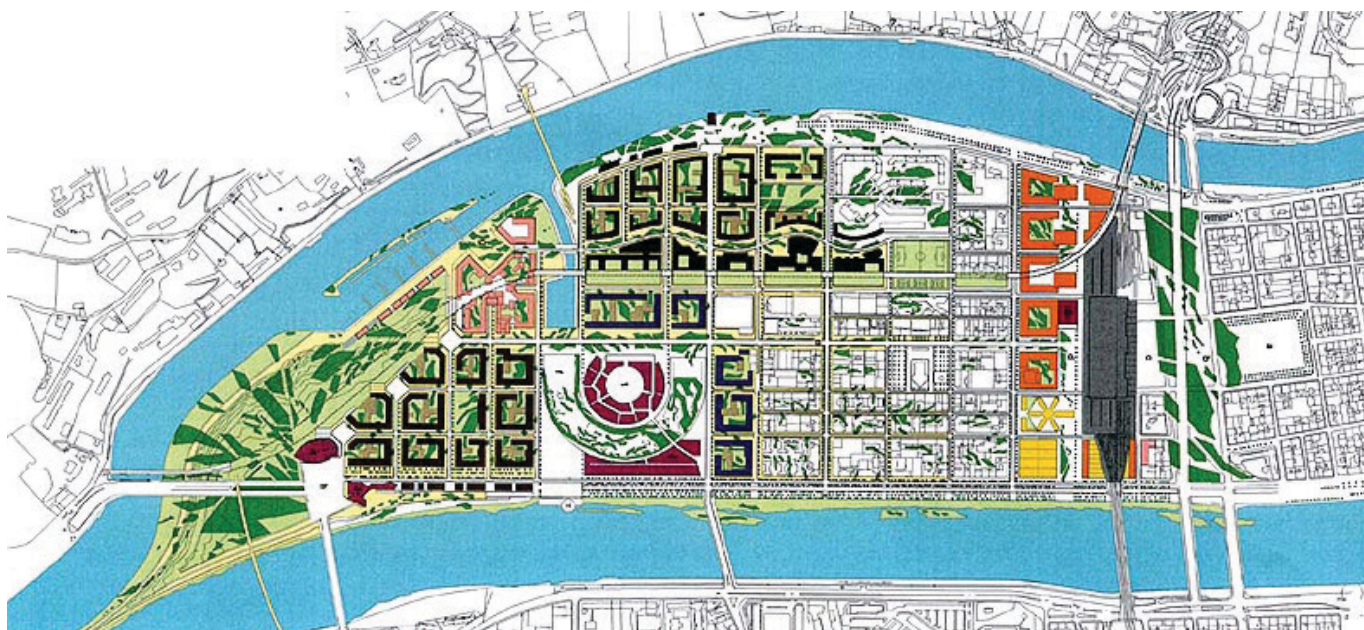




Fig. 17: O. Bohigas e T. Melot, progetto per il concorso *Mission Perrache-Confluent*, Lione, 1997.

Figg. 18, 19, 20: O. Bohigas, J. Martorell e D. Mackay, edificio per abitazioni a Mollet (Spagna), 1983-'87.

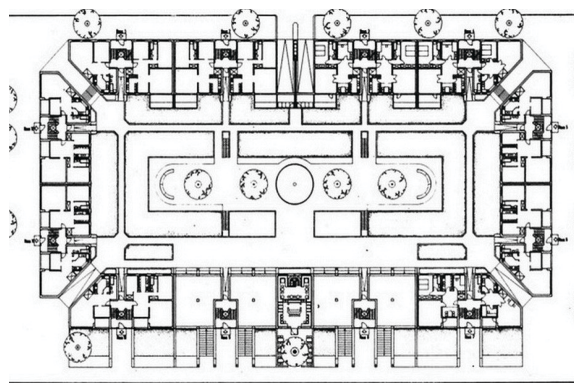
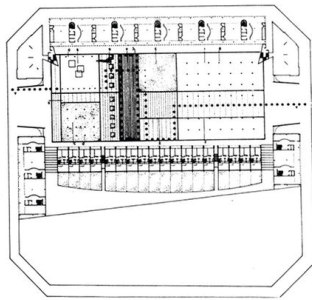
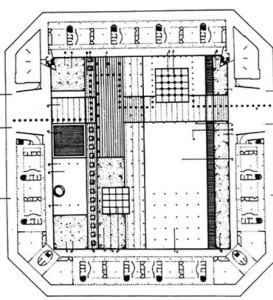
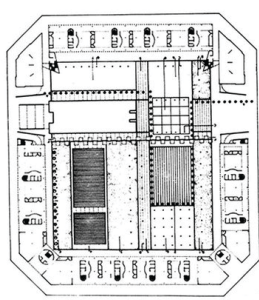
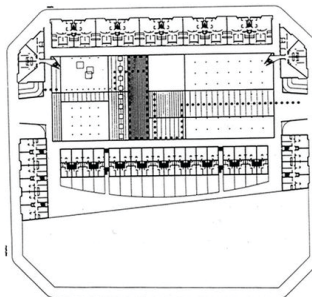
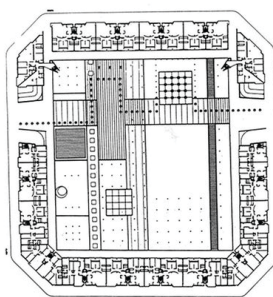
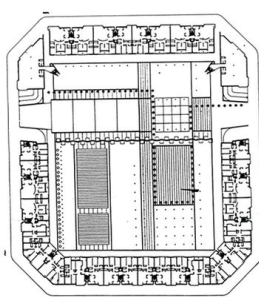
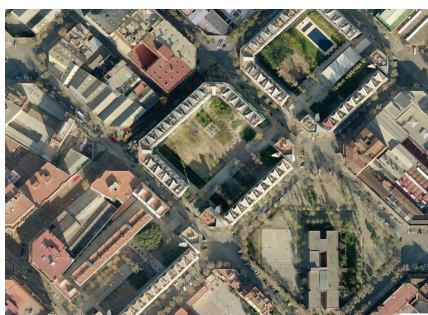
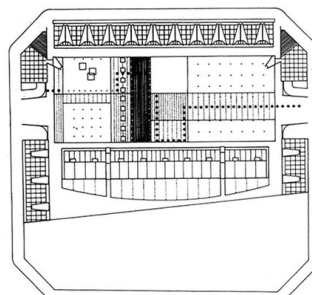
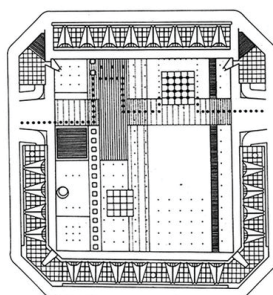
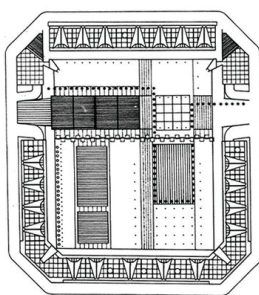
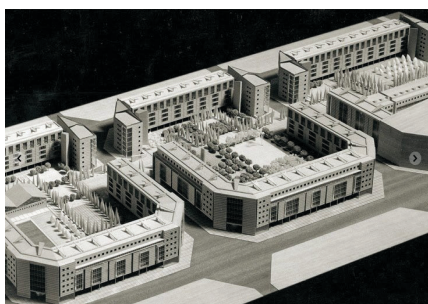
Figg. 21, 22, 23: O. M. Ungers, *Block I IBA - Köthener Straße*, Berlino, 1981-'87.





Figg. 24, 25, 26, 27: C. Ferrater, realizzazione di tre isolati a Barcellona, 1989.

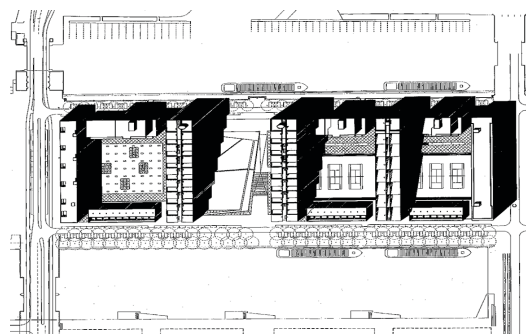
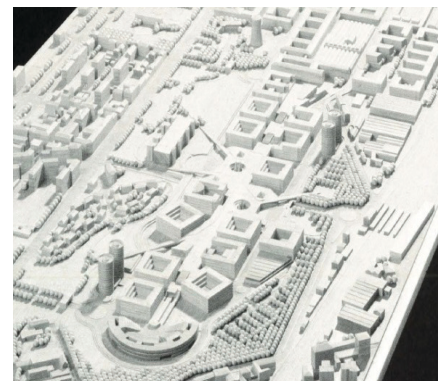
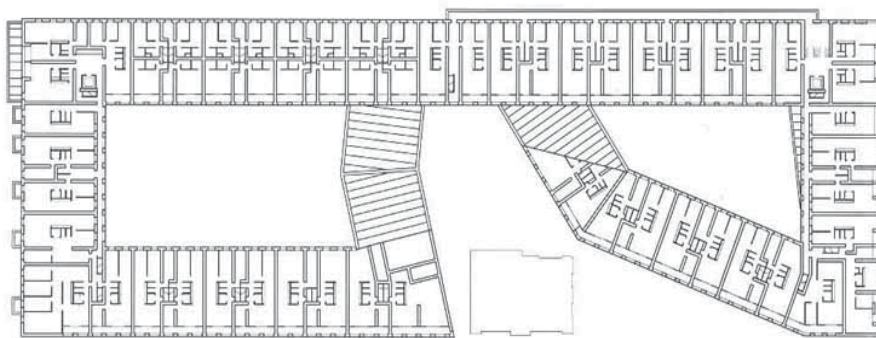
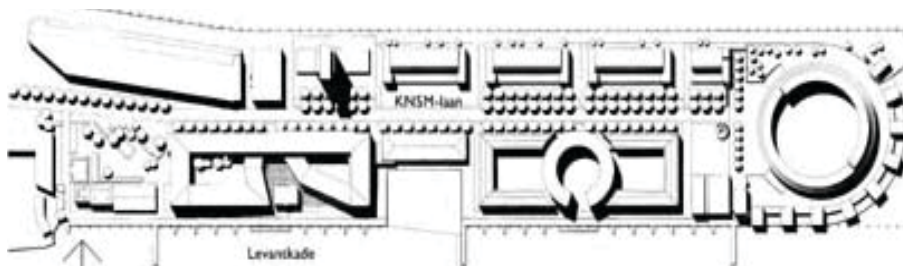
Figg. 28, 29, 30: J. P. Kleihues, *isolato 270*, Berlino, 1971-'77.





Figg. 40, 41, 42, 43: J. Solsona, *Progetto Bicocca*, Milano, 1986.

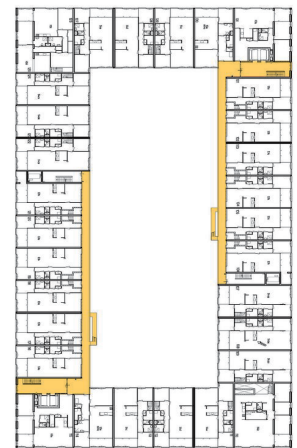
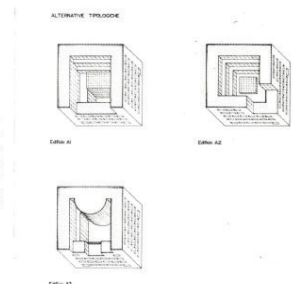
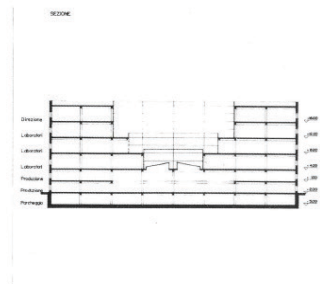
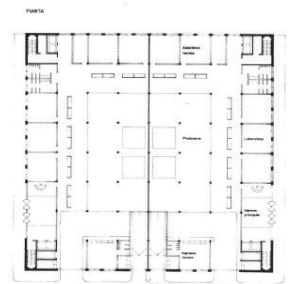
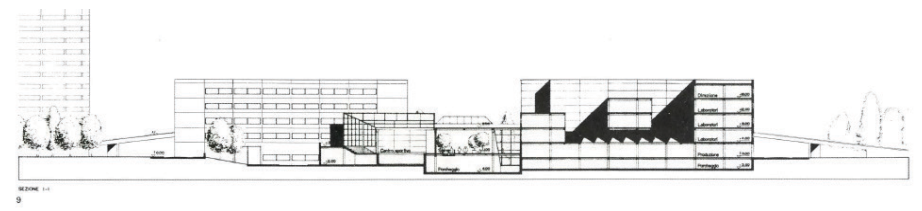
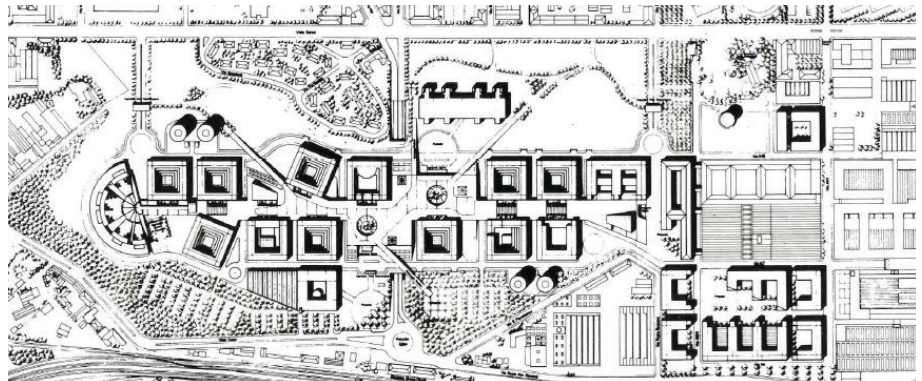
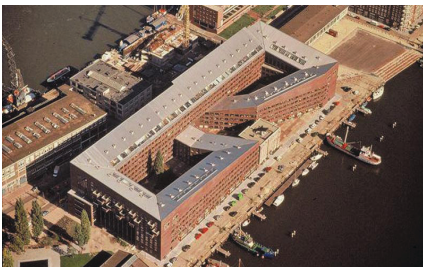
Figg. 44, 45, 46: Die Architekten Cie, complesso residenziale *The Whale*, Borneo, Amsterdam, 1995-2000.





Figg. 31, 32, 33, 34, 35, 36: H. Kollhoff, *Wohnungsbau KNSM-Eiland*, Amsterdam, 1989.

Figg. 37, 38, 39: F. van Dongen, complesso residenziale *De Landtong*, Kop Van Zuid, Rotterdam, 1991-'98.

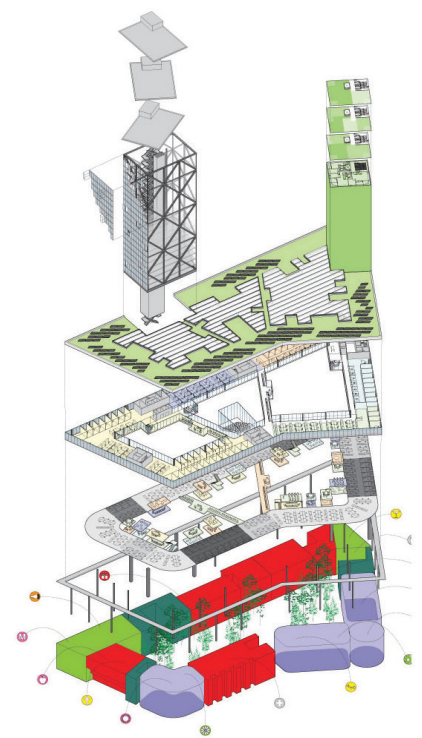
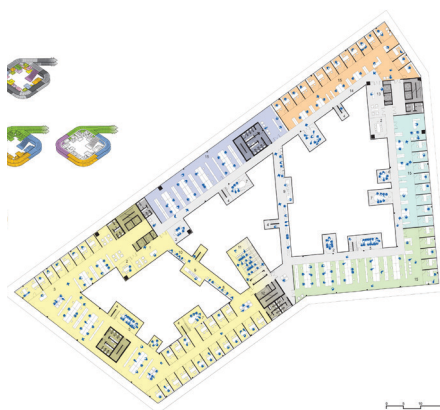
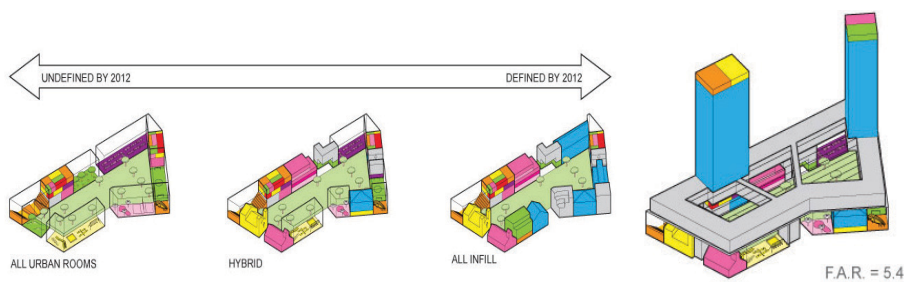






Figg. 47, 48, 49: Zigzag Arquitectura, viviendas protegidas, *parcela m10*, Mieres (Spagna), 2009.

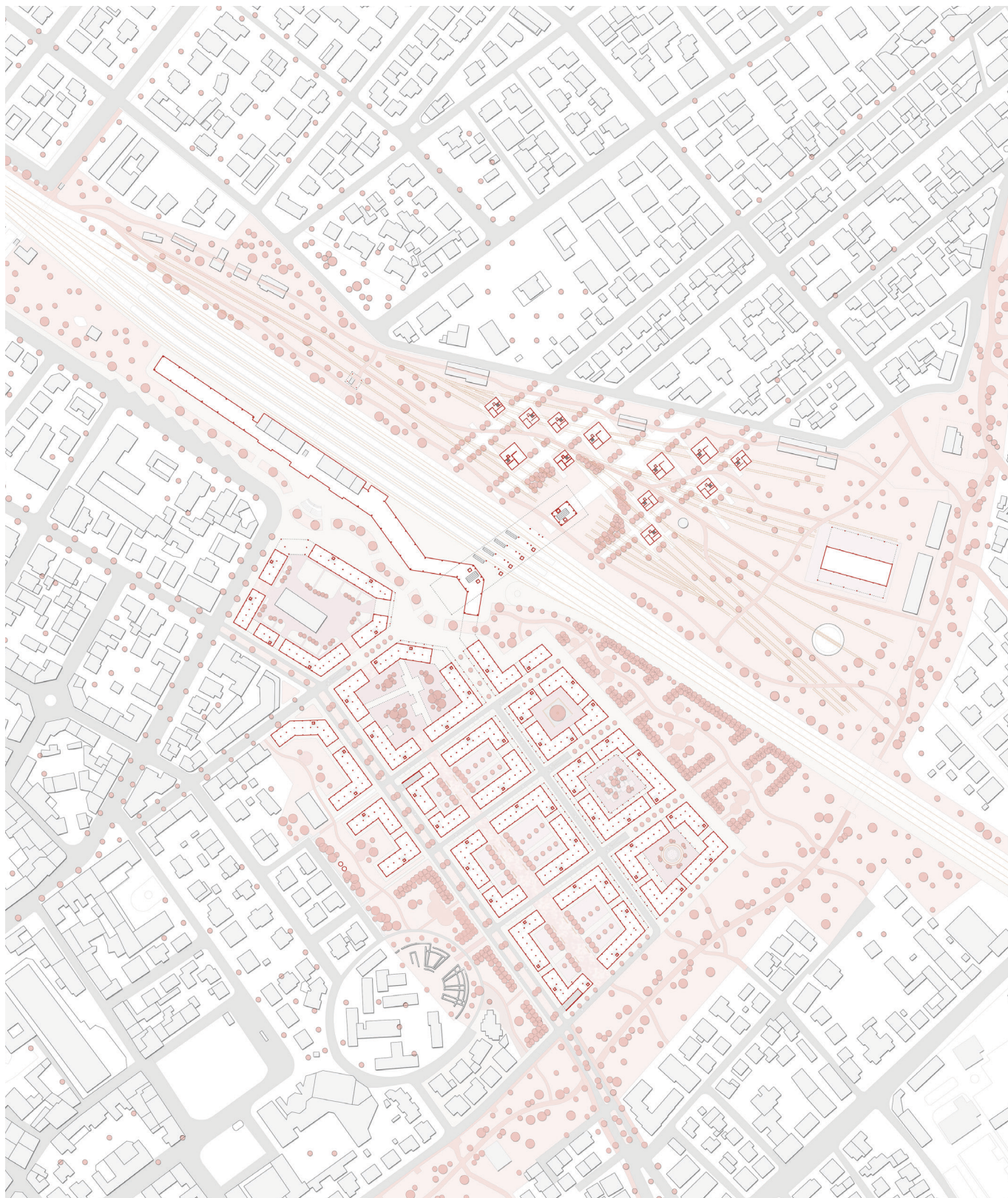
Figg. 50, 51, 52, 53, 54: REX, progetto per il concorso *Sviluppo Sostenibile Sitra - Low2No*, Helsinki, 2009.













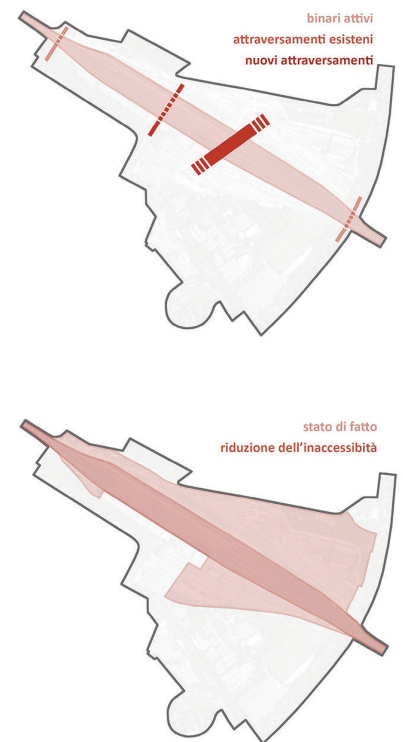
## PROGETTO: AREA DELLA STAZIONE DI RIMINI

### IL PROGETTO A SCALA URBANA

L'area di intervento è delimitata da via Roma, piazzale Cesare Battisti, via Ferdinando Graziani, viale Rodi, viale Monfalcone, viale Medaglie d'Oro e via Coatit; comprende, inoltre, l'area di sedime del CEIS (Centro Educativo Italo Svizzero), il sito archeologico dell'anfiteatro romano e l'adiacente piazzale di deposito per gli autobus. La superficie, di 35 ettari complessivi, rientra quasi totalmente nella proprietà di Ferrovie dello Stato ed è individuata dal PSC (Piano Strutturale Comunale) vigente del Comune di Rimini come area strategica da riqualificare, con i seguenti obiettivi principali: migliorare il collegamento fra Centro storico e Marina, eliminando l'attuale cesura urbana; riqualificare gli spazi pubblici e potenziare il parco dell'Ausa; creare una nuova polarità urbana e territoriale; realizzare un nodo di interscambio infrastrutturale efficiente.<sup>1</sup>

### CESURA URBANA: CITTÀ STORICA E CITTÀ DEL MARE

Elemento problematico è la ferrovia, che nel punto di massima larghezza della sezione urbana trasversale alla stazione separa i due lati della città con 16 coppie di rotaie distribuite su oltre 80 metri di terreno recintato. Gli unici due attraversamenti, un sottopasso pedonale su corso Giovanni XXIII e un sottopasso ciclo-pedonale su viale Medaglie d'Oro, sono collocati agli estremi nord-est e sud-ovest dell'area e distano fra di loro più di 800 metri. Il sottopasso della stazione serve solo i primi 7 binari, quelli attualmente in uso, e non sfocia nel lato nord della città, per cui Rimini risulta praticamente tagliata in due dall'infrastruttura, che la divide in *città storica* e *città del mare*, due comparti urbani che si sono evoluti in maniera indipendente, mantenendo identità forti e in contrasto reciproco. Quello che a prima impressione potrebbe anche essere letto da alcuni come un bene, si traduce in realtà, nella pratica urbana, come una zonizzazione forzata del territorio. La città del mare ospita feste in spiaggia che attirano grandi numeri di visitatori, ma è tanto affollata d'estate quanto deserta durante le altre stagioni, poiché l'edificazione qui conosce solo il concetto di residenza temporanea; le eccezioni all'albergo o alle case da affitto sono molto rare.



Figg. 1, 2: Schemi sulla cesura urbana costituita dalla ferrovia.

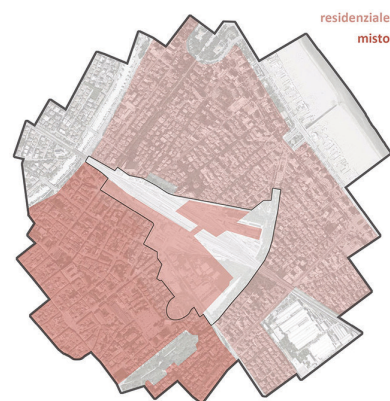
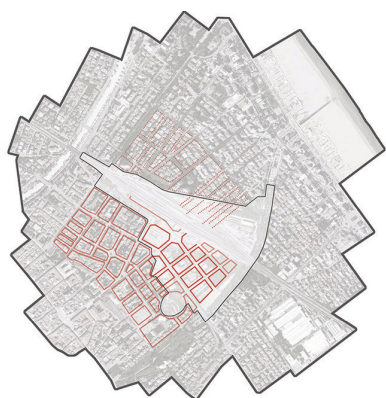


Fig. 3: Schematizzazione dei tessuti urbani.

Fig. 4: Schematizzazione degli usi del suolo.

Il progetto si pone, come obiettivo fondante, la mitigazione della cesura esistente fra i due brani di città, interpretati nella differenza fra le tipologie di insediamento prevalenti. Se a nord il tessuto urbano è caratterizzato dalla dispersione e da una trama viaria rarefatta e dall'orientamento incerto, da sud la città si protende verso la stazione con un tessuto che perde compattezza solo in prossimità delle aree ferroviarie, ma comunque mantenendo una maglia stradale consolidata. Avvicinandosi ai limiti della ferrovia si apre il vuoto urbano. A sud esso è preannunciato dal diradamento dei volumi del Dopolavoro Ferroviario, un piccolo comparto urbano debolmente strutturato ospitante residenze e campi sportivi, e dall'area dismessa del deposito autobus. Da nord la percezione del vuoto è ostruita da un alto muro che impedisce l'accesso a una vasta area a servizio della ferrovia, ora in avanzato stato di dismissione.

### RICUCIRE LA FERITA: I TESSUTI E IL PONTE

Piuttosto che intervenire alla ricucitura del vuoto urbano con l'imposizione di un nuovo assetto, con il rischio di creare una terza disomogeneità, si è scelto di operare in continuità con i tessuti esistenti. L'intervento individua un principio insediativo per ognuno dei due luoghi, agendo sui due comparti in maniera indipendente dato che la ferrovia è un limite che, per quanto si possa ridurre ai soli 7 binari in uso, rimarrà. Un'ipotesi di totale unione dei due fronti, con interrimento dei binari, è da considerarsi come eccessivamente dispendiosa, così come costruire a ponte lungo tutti gli 800 metri dell'asse longitudinale dell'area è un'utopia. La soluzione più fattibile nel bilancio dell'area è stata individuata nell'inserimento di un edificio a ponte che si inserisce nei due comparti di nuova progettazione come elemento formalmente autonomo ma coerente con il contesto rigenerato; un contenitore dotato di flessibilità interna, capace di imporsi come *landmark* sul territorio cittadino e di generare flussi di coesione fra la città del mare e la città storica, ospitando funzioni pubbliche attrattive quali i servizi primari alla stazione, ristorazione e spazi commerciali di alta rappresentatività. Le due testate dell'edificio, rialzate di 10 metri rispetto alla quota stradale, come due cannocchiali

creeranno un collegamento visivo fra piazza Tre Martiri e la spiaggia di Rimini.

Gli stessi accessi al nuovo edificio a ponte sono localizzati, a sud, in una piazza allineata a piazza Tre Martiri lungo la direttrice di via IV Novembre, via Dante Alighieri e via Cesare Clementini; a nord in uno spazio aperto creato come confluenza dei viali Latisana, Trento e Cormons. Il ponte è, dunque, l'elemento di progetto che unisce le nuove edificazioni in continuità con il tessuto esistente, assicurando una fruizione pubblica costante e creando i presupposti per una riurbanizzazione che sfrutta la densità come meccanismo economico e sociale, come suggerito dalle proposte di ANCE<sup>2</sup> già citate nel capitolo 1.2.

### PRINCÌPI INSEDIATIVI: LE TORRI NEL PARCO

Il progetto nasce nell'identificazione dei principi insediativi tipici dei due comparti di città. La lettura del tessuto urbano conformatosi a nord della ferrovia ha permesso di riconoscere una serie di strade parallele di importanza minore, terminanti in una strada che delimita l'area di intervento, viale Monfalcone. I fronti urbani sono irregolari, in quanto gli edifici sono sempre autonomi fra di loro e arretrati rispetto alla strada. Perciò si è scelto di proseguire le strade di penetrazione oltre viale Monfalcone, dentro all'area dismessa della ferrovia, in direzione del nuovo ponte. Una rete di percorsi secondari, perpendicolare ai precedenti, raggruppa in una trama unitaria il complesso di torri di nuova costruzione.

Seppur agendo in continuità con il contesto preesistente, si è cercato di dare un indirizzo più attuale e consapevole alla nuova urbanizzazione, lavorando su un programma funzionale a vocazione urbana: mentre i piani superiori delle torri sono immaginati a destinazione residenziale (in parte residenza agevolata e alloggi per studenti), i piani terra sono tutti a uso pubblico, potendo ospitare esercizi commerciali, sale studio e altri servizi a supporto dello studentato e dell'università. Questo per assicurare una quota di fruitori presente nelle diverse stagioni e rafforzare i flussi di collegamento fra Rimini-mare e Rimini-centro;

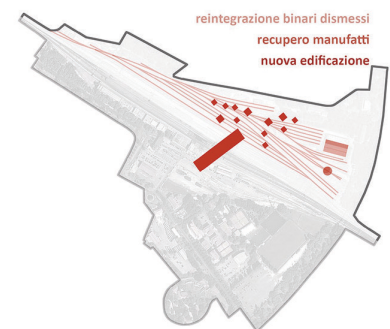
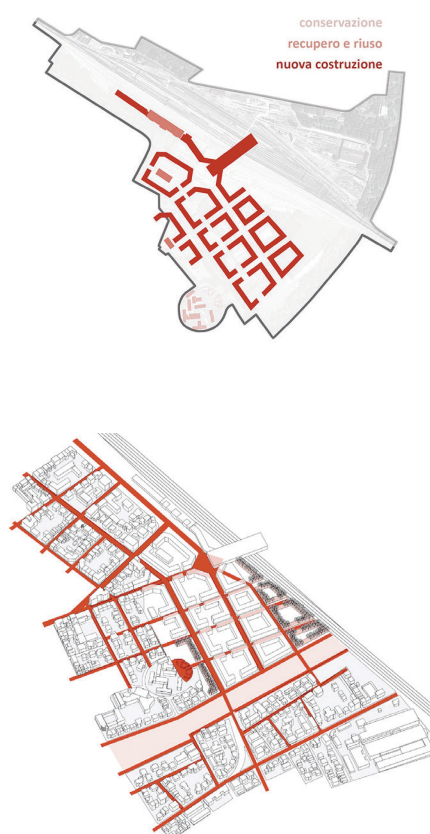


Fig. 5: Schema della ristrutturazione urbana del comparto nord.

3. Ci si riferisce all'articolo *Caro Leon, perché 22 per 22?* apparso su Lotus 19 del 1978, in cui Manuel de Solà Morales indica che l'unità base dell'Eixample di Barcellona potrebbe essere considerato il quadrato con al centro l'intersezione viaria invece che il centro della manzana. Egli dice che i quattro angoli sono l'elemento determinante l'edificazione dell'isolato e i quattro smussi sono spazi urbani fondamentali, l'immagine più forte e caratteristica di Barcellona. M. de Solà Morales - *Caro Leon, perché 22 per 22?*, articolo apparso in «Lotus 19», Milano, Editoriale Lotus srl, 1978, p.28.



Figg. 6, 7: Schema della ristrutturazione urbana del comparto sud.

evitare la zonizzazione per favorire la coesione. L'unica separazione funzionale riguarda i parcheggi, tutti interrati, per lasciare l'area soprastante interamente pedonale.

Per quanto riguarda il carattere del nuovo insediamento, il *genius loci* si è rivelato particolarmente generoso. L'area dismessa a servizio della ferrovia, un ex impianto per la riparazione dei treni, è infatti ricca di testimonianze di valore storico e tecnico quali tre locomotive della prima metà del Novecento in buono stato di conservazione, alcuni vagoni merci abbandonati, un meccanismo di rotazione per le carrozze, fosse di ispezione e manutenzione e un edificio di pregio a struttura metallica, di possibile riuso. Sono, dunque, presenti tutti i presupposti per la riqualificazione dell'area dismessa come parco di archeologia industriale, che si inserisce naturalmente in continuità con il parco del fiume Ausa, andando ad aumentarne il respiro, il carattere identitario e la capacità attrattiva.

## PRINCÍPI INSEDIATIVI: GLI ISOLATI A CORTE

La lettura del tessuto urbano esistente a sud della stazione ha portato a scegliere l'estensione dell'isolato a corte come principio insediativo della nuova urbanizzazione. Il carattere prettamente urbano del tessuto storico viene reinterpretato con un'edificazione sul perimetro di ogni isolato e uno spazio centrale aperto al pubblico. Il piano terra, come nel comparto nord, ospita solo funzioni terziarie, commerciali, ricreative o di ristorazione. La ripetizione del tipo a corte è ispirata ai progetti delle espansioni urbane, prendendo ad esempio l'*Eixample* di Barcellona anche per la definizione di smussature agli angoli nei punti focali del progetto<sup>3</sup>, come la piazza che dà accesso alla nuova stazione-ponte. La varietà delle forme è mutuata dai primi esperimenti di De Klerck ad Amsterdam, capaci di inserirsi e adattarsi in una maglia urbana esistente. Le dimensioni medie dell'isolato - 70 metri di lato maggiore e 12 metri di profondità edificata - sono più vicine a interventi contemporanei come il caso di *Palomeras Bajas* a Madrid. Quest'ultimo è un riferimento interessante anche per quanto riguarda lo studio degli spazi aperti interni alle corti, ognuno dotato di una propria identità.

2. Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Le proposte dell' ANCE*, 2012.



A *Palomeras Bajas* si introduce una varietà nel disegno degli spazi aperti, con piscine e campi da gioco. Nelle espansioni sviluppate dalla Scuola di Amsterdam la differenziazione era assicurata dall'elaborazione di ogni isolato per mano di architetti diversi. In questo progetto per Rimini, invece, la volontà di dare un senso identitario a ogni corte, a portato a definire un *concept* diverso per ciascuna di esse. La prima caratterizzazione avviene per fasce concentriche rispetto al centro storico, per cui parallele alle mura di via Roma. Le corti 'i' ed 'e' sono quelle a diretto contatto col tessuto preesistente, e che più ne dipendono; formano, pertanto, due "c" aperte verso il parco lineare che collega l'Ausa all'anfiteatro Romano e alle vie principali del centro. La loro posizione le vede adatte a ospitare servizi museali a supporto dell'area archeologica, così come attrezzature sportive di piccole o medie dimensioni o sale polivalenti.

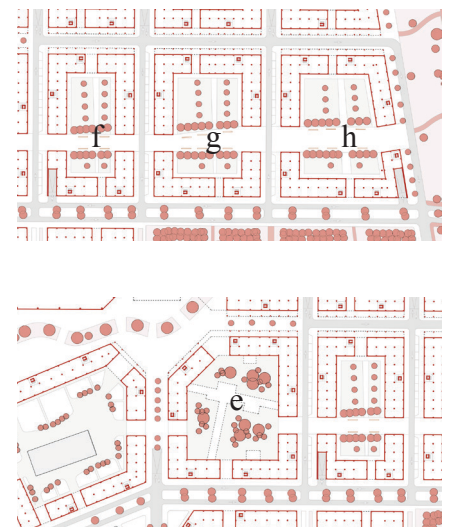


Fig. 8: Le corti in sequenza.

Fig. 9: Il polo universitario.

## LE CORTI IN SEQUENZA

La fascia centrale è anche la più lunga, con sei corti in successione. Ogni corte è pensata con attraversamenti pedonali al piano terra per potenziare i flussi, gli scambi e la coesione. Si è pensato qui di enfatizzare la direzione che unisce le corti con un taglio: un percorso pedonale disegnato al piano terra apre un varco a tutta altezza fra gli edifici, evidenziando il collegamento fra il parco dell'Ausa e via Clementini. Con questa operazione le corti 'f', 'g' e 'h' applicano un principio espresso dal progetto di Ferrater per tre isolati dell'Eixample di Barcellona: il ribaltamento nella concezione dello spazio interno, che intimo e privato diventa pubblico e fortemente urbano. Il taglio e l'attraversamento pedonale sono anche occasione per lavorare su diverse geometrie nel disegno del verde, proprio grazie alla concezione di un nuovo movimento.

## IL POLO UNIVERSITARIO

Per la corte 'e' si propone di creare un fronte strada (piani primo e terra) con facciate differenziate in base ai volumi cui appartengono, i quali a loro volta sono determinati dalle funzioni che ospitano all'interno. Oltre il secondo piano di altezza si ricompone l'unità di

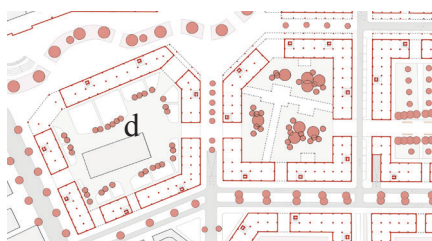


Fig. 10: Il centro direzionale.

progetto, con una cortina continua dedicata a spazi per l'università. A questo anello spetta il compito di uniformare il linguaggio della corte che, come ipotizza lo studio REX per il suo progetto *Low2No* a Helsinki, può essere preesistente all'intervento di progetto, il quale si può configurare anche come strumento per aumentare la densità di un insediamento a partire dal concetto di isolato, senza intaccare il tessuto esistente ma, al contrario, valorizzandolo.

## IL CENTRO DIREZIONALE

Il concept per la corte 'd', oltre a prevedere il recupero e riuso come sala polivalente di un manufatto di pregio al centro della corte - si fa riferimento, in particolare, al Quartier Generale Bicocca di Vittorio Gregotti - ragiona sulla variabilità delle altezze edificate per intervenire in maggiore armonia col contesto adiacente, moltiplicare l'eterogeneità delle viste e ottimizzare l'ingresso della luce, idea apparsa nel complesso di residenze convenzionate costruito a Mieres (Spagna) e progettato dallo studio Zigzag Arquitectura. Il disegno del verde ricalca un'ipotetica impronta dell'antica suddivisione in proprietà del lotto gotico. Inoltre si è pensato di integrare un aspetto economico intrigante per l'assetto flessibile del fare città, tratto dall'intuizione di Alejandro Aravena e il gruppo Elemental per *Casas a Medias*, uno sviluppo per abitazioni ultraeconomiche a Iquique (Cile); l'idea è quella di utilizzare le sovvenzioni statali per creare delle residenze di 30 mq per unità in un'area centrale piuttosto che residenze di 70 mq in un'area periferica, favorendo la crescita urbana in densità rispetto alla dispersione. Questo alloggio minimo, appena sufficiente a contenere una piccola famiglia, è destinato ad aumentare di valore nel tempo, poiché ben localizzato, ma soprattutto si pone come *frame* di partenza per un'espansione futura a carico della famiglia stessa, in quanto il progetto allestisce dei blocchi abitativi con possibilità di autocostruzione dei restanti 40 mq lasciati liberi per ogni unità. Similmente, si è pensato per la corte 'd' di lasciare dei vuoti fra una elevazione e l'altra; invece di scegliere un'altezza definitiva per tutto l'isolato, si è creato il presupposto per una saturazione futura dei volumi, quando una crescita economica permetterà un'ulteriore densificazione del comparto. La caratterizzazione dell'isolato, vista la permanenza di archeologia industriale e la posizione di "porta"

fra il centro storico, la nuova stazione e il nuovo impianto urbano, è data da una destinazione d'uso come centro direzionale, pronto ad accogliere varie attività pubbliche, affiancato e in sinergia col nuovo Polo Universitario.

## IL PATIO

Nel definire, poi, la fascia delle corti 'a', 'b', e 'c', si è ragionato sulla loro ubicazione, a ridosso del parco lineare che unisce il parco dell'Ausa alla nuova stazione, posizione defilata rispetto al centro urbano, per quanto in continuità con esso. Si è pensato, quindi, di rafforzare l'identità dei tre isolati proponendo uno sfalsamento dell'assialità dei passaggi pedonali al piano terra, fra di loro e con gli isolati della fascia centrale. In questo modo le tre corti risultano collegate a due a due e conservano una maggiore introversione e intimità, dovute alle dimensioni più ridotte e alla necessità di bilanciare la posizione periferica.

Circondata da parco su ben due lati, la corte "c" è definita come *patio*, termine che nell'accezione comune indica un ampio cortile interno caratteristico dell'architettura spagnola e sudamericana, circondato da un loggiato su cui si aprono gli spazi della casa. Solitamente al centro di un patio vi è una fontana, per la quale si è scelta un'idea di Tonino Guerra, la *Fontana della Sorgente delle Preghiere* tratta da *Progetti Sospesi*, una fontana costituita da tubi trasparenti e colorati che colleghino l'acqua delle grondaie e la rimettono in circolo durante le condizioni meteorologiche secche. Una fontana simbolica, rappresentante l'importanza del riciclo dell'acqua in un momento in cui essa si impone sempre di più all'attenzione della coscienza collettiva come risorsa finita ed eccessivamente sfruttata. Il tema dell'acqua piovana, già accennato nel capitolo sul consumo di suolo, è stato affrontato in questo progetto ipotizzando la distribuzione di sistemi di drenaggio e raccolta su tutto il terreno di nuova edificazione: al centro delle corti, ai lati delle strade e nei parchi. L'idea nasce dal Piano Comunale del Sistema Fognario di Rimini che prevede una vasca di laminazione di 10.000 mq, da collocare nel parco dell'Ausa nei pressi di via Roma, necessaria al contenimento delle esondazioni, quando le acque di prima pioggia unite a un'utenza concentrata saturano le



Fig. 11: Le corti 'a', 'b', 'c'. Ovvero (da sinistra) il Giardino d'Inverno, lo Square, il Patio.

condutture sotterranee. Ma la vasca di laminazione, oltre che limitare l'uso del suolo nei periodi di calma, non fa che fornire un rimedio parziale e locale ai periodi di crisi. La scelta del progetto che qui si illustra, invece, è quella di prevenire il rischio idraulico e costruire una città più intelligente, che alleggerisce le condutture fognarie dalle acque di prima pioggia, poiché le piene vengono raccolte in apposite vasche interrate, nascoste alla vista dalla vegetazione che può crescervi sopra e che in parte smaltirà essa stessa. Così come alla vegetazione si lascerà anche il compito di eliminare buona parte delle impurità contenute in tali acque. Il patio, allora, spicca come il luogo in cui la città manifesta la sua fusione con la natura.

## LO SQUARE

La corte 'b', invece, è tematizzata come *square*, termine inglese che indica una piazza di forma generalmente quadrangolare arricchita da vegetazione e spazi aperti ricreativi. Lo *square* si è evoluto nel corso della storia da area semiprivata a servizio di una cerchia di residenti a spazio pubblico, abolendo le recinzioni che sollevano delimitarlo. In questo progetto si spinge ulteriormente l'apertura fra residenze e corte centrale, attrezzando le facciate interne con balconi che vanno ad aumentare la dotazione di verde dell'isolato, mitigando il confine fra privato e pubblico. Al centro della corte si è pensato di modellare lo spazio in maniera scultorea e stimolante, con cubi di cemento cavi che possono essere usati come sedute, come tavoli o come grossi vasi per piantumazioni di diverse dimensioni, tutti disposti su livelli diversi. Questi ultimi svolgeranno la funzione di drenaggio di cui si è parlato per la corte 'c'. Una suggestione per l'aspetto plastico può essere il *Freeway Park* di Seattle (USA), progetto di Lawrence Halprin & Associates, ma anche il *National Ethnology Museum* di Kisho Kurokawa a Osaka (Giappone).

## IL GIARDINO D'INVERNO

Infine, la corte 'a', fiancheggiante gli edifici della nuova stazione e fronteggiante il nuovo polo universitario, è stata immaginata e sviluppata come giardino d'inverno. Conosciuto come *winter garden* in Inghilterra o *orangerie* in Francia, questo spazio è originariamente



concepito come un'espansione dell'abitazione nobiliare. Esso si evolve come contenitore di attività pubbliche nei climi freddi, punto di riparo e di incontro nelle giornate di maltempo. La decisione di trasformare tutto l'interno dell'isolato in giardino d'inverno non è nuova e gli esempi di riferimento per chi scrive sono *Devonshire Square* a Londra, di Steve Winston Fletcher Priest Architects, e il progetto irrealizzato di Josef Paul Kleihues per il *Park Lenné* a Berlino. Fra i due tipi di copertura proposti dai due diversi progetti, si è optato per il secondo, una copertura apribile (invece che fissa), che conferisce al dispositivo una notevole flessibilità di utilizzo e crea la possibilità di un arieggiamento naturale.

## STRATEGIE TERRITORIALI E SISTEMA NATURALE

Su delibera dell'anno 2012 il Comune di Rimini ha approvato il PSC contenente una grande ricchezza di direttive riguardanti l'assetto del proprio territorio. L'area della stazione ricade nel *Masterplan Strategico* del PSC come oggetto di riqualificazione, potenzialmente decisiva nel ribilanciamento delle economie del centro abitato. Il concept proposto per illustrare questa sua centralità vede quest'area in posizione tangente all'anello delle mura del centro storico di Rimini, a sua volta situato fra due parchi lineari che collegano il mare alle pendici collinari. Ci si riferisce all'alveo del fiume Marecchia e al parco ricavato dal tombinamento del torrente Ausa, avvenuto negli anni '70. La messa a sistema di questi due grandi parchi con le spiagge, il Parco del Mare, le banchine del porto canale e il circuito delle mura romane è concepita con il nome di Anello Verde, e il progetto per la nuova stazione vi si inserisce andando a potenziarne i flussi e avvicinandolo al centro storico. Il parco dell'Ausa viene ampliato notevolmente, e la ristrutturazione urbana del comparto nord lo mette in collegamento direttissimo con l'anfiteatro romano, la stazione, via Dante Alighieri e - attraverso il nuovo piazzale Cesare Battisti - le banchine del Porto canale. Con una dotazione di verde ancora maggiore, la ristrutturazione del comparto nord collega il parco dell'Ausa con il secondo accesso della stazione a ponte, via Principe Amedeo, il grattacielo e, ancora, il Porto canale.

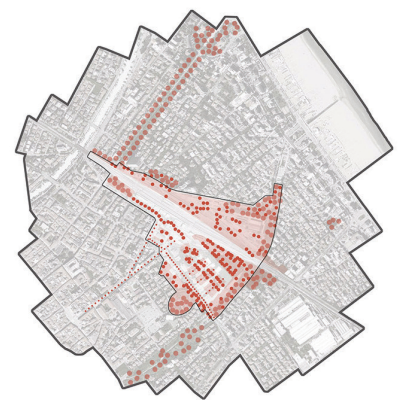


Fig. 12: Schematizzazione delle strategie territoriali con l'anello verde.

Fig. 13: Schema del verde ad uso pubblico.

## IL PROGETTO A SCALA ARCHITETTONICA

Il progetto di modificazione dell'area della stazione di Rimini si propone di ristrutturare l'impianto urbano della città, come già enunciato, a partire dalla configurazione esistente, evitando fratture e favorendo la continuità del tessuto. Similmente, il progetto a scala architettonica si prefissa l'intenzione di allacciarsi all'identità del luogo e radicarvisi attraverso l'adozione di linguaggi non estranei al contesto, seppur lavorando con programmi funzionali tesi a migliorare la qualità della vita negli spazi, esterni e interni, e le potenzialità economiche dei comparti di nuova costruzione e degli intorno su cui insistono.

Questo progetto è stato affrontato sin dall'inizio con l'intenzione di delineare un masterplan, cioè un piano di massima con indicazioni forti a livello di struttura urbana ma con una buona flessibilità a livello architettonico. Ovvero nulla di ciò che riguarda i singoli edifici è pensato come necessario e insostituibile, nessuna scelta è definitiva e unica, ma, al contrario, si è voluto proporre un nuovo modo di "fare città". O, almeno, un nuovo modo di "fare città" a Rimini. Per cui si dichiara in anticipo che ogni scelta architettonica è intesa come un ipotetico sviluppo successivo al masterplan, per suggerire quale potrebbe essere un possibile scenario di applicazione delle linee guida imposte dal piano di massima. Una verifica, in altre parole, che mette in luce - detto a posteriori - la flessibilità e il potenziale del piano urbanistico proposto. Quanto detto è valido, ovviamente, anche e soprattutto per la tematizzazione degli isolati a corte: per quanto le decisioni siano il frutto di ragionamenti riguardanti diversi aspetti della progettazione, esse sono da considerarsi nient'altro che un pretesto per applicare una serie di principi (compositivi, funzionali, ecc..) a una serie di edifici e comprovare la bontà dell'esito.

## RAPPORTO CON LA PREESISTENZA

Il rapporto con la preesistenza è un rapporto di dialogo, mutuato dall'analisi di progetti come la riqualificazione della Bicocca da parte dell'architetto Vittorio Gregotti, un processo che ricerca nel luogo i caratteri e i riferimenti visivi su cui fondare il nuovo, affinché esso

non risulti autoreferenziale e, quindi, difficile da riconoscere come proprio da parte della collettività. Le testimonianze del passato più pregevoli e identitarie si è scelto di lasciarle emergere, senza intaccarle con operazioni intrusive, anche per evitare il rischio di addentrarsi frettolosamente in territori della progettazione che richiedono approfondimenti e competenze specifiche.

A tal proposito si ricordano le torri nel parco di archeologia industriale, risultato della rigenerazione del comparto nord, che prefigura una riconversione della superficie a servizio delle officine di riparazione delle locomotive, previa bonifica dei suoli. L'edificio centrale del complesso, con struttura a capriate in ferro, è stato individuato come portatore dei valori culturali dell'area e per esso si prevede un recupero strutturale della fabbrica con riuso funzionale degli spazi. Grazie alla sua posizione centrale rispetto al parco e simbiotica rispetto alle torri, si è pensato di adibirlo a usi ricreativi e a servizio dell'università. A livello del suolo la presenza del passato è mantenuta viva grazie alla conservazione dei binari dismessi, creando una trama che si intreccia a quella dei nuovi percorsi pedonali che strutturano gli spazi esterni alle torri e alle piste ciclabili del parco. Le stesse piste ciclabili in parte sfruttano la sede dei binari. A tutto ciò si aggiunge la disseminazione di "reperti" come la torre per il deposito della sabbia, le fosse di ispezione e manutenzione e il dispositivo di rotazione delle carrozze, creando una stratificazione di significati che mira a far riflettere sulle possibilità della modificazione e della riqualificazione, oltre che a tematiche ambientali quali il consumo di suolo e l'importanza del riciclo. Fra i riferimenti progettuali più rilevanti si citano i parchi di archeologia industriale realizzati da Latz+Partners in diverse città europee tra cui Torino, Duisburg e St. Chamond (Lione).

Nel comparto sud la memoria storica è debole, mentre è nettamente più forte il gesto progettuale che si è operato. La testimonianza è ridotta ad elementi puntuali, due capannoni di interessante fattura che vengono abbracciati dal nuovo tessuto edilizio; la loro restituzione alla città potrà avvenire mediante funzioni di supporto al nuovo museo archeologico (corti 'i' ed 'l') e al nuovo centro direzionale (corte 'd'). Non si è ragionato più di tanto sull'anfiteatro romano, in quanto trattasi di un monumento vincolato. Esso però risulta in uno

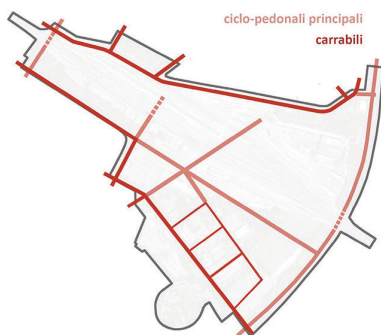
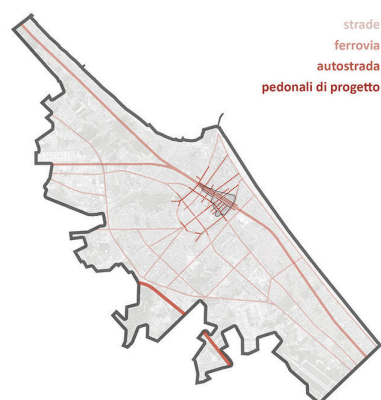


Fig. 14: Schema dei flussi sul territorio urbano. Puntinati i percorsi pedonali creati o potenziati dal progetto.

Fig. 15: Schema dei percorsi e della viabilità di progetto.

stato di abbandono quasi totale, inagibile e improtetto dagli agenti atmosferici. Si è, quindi, pensato che una sua risistemazione potesse essere il fulcro dello sviluppo della fascia a contatto diretto con la città, cosa che non si approfondirà in questa sede poiché richiede uno studio a sé stante, dipendente dalle competenze delle discipline del restauro e dell'archeologia. Lo stesso dicasi per le adiacenti mura romane.

## VIABILITÀ vs MOBILITÀ

Si è deciso di esporre le scelte riguardanti la viabilità in questo capitolo sul progetto a scala architettonica perché a scala urbana l'impianto viabilistico non viene modificato significativamente. Si è già parlato dell'importanza dell'attraversamento della ferrovia, attuale barriera insuperabile che si impone per 800 metri al pedone e quasi un chilometro per le vetture. Si è scartata l'indicazione del PSC per un ulteriore attraversamento carrabile che unisse viale Monfalcone a via Roma con un sottopasso, con la motivazione principale di non voler portare ulteriore traffico veicolare nel comparto di progetto. La città che ci si prefigura per il futuro è, piuttosto, una città che incentiva il trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale, come unica soluzione plausibile ai problemi logistici e ambientali del traffico viario, che rimane segregato ai margini dell'area. Unica eccezione sono un paio di rampe d'accesso ai parcheggi interrati del comparto nord e un sistema di strade di penetrazione alle corti del comparto sud, a senso unico e di larghezza minima, in modo da incentivare cautela e rispetto nei confronti del pedone, principale fruitore degli spazi aperti.

Il trasporto pubblico non si è analizzato né riprogettato, in quanto l'indicazione che si intende dare è solamente strategica. Si è creata una corsia per il transito del TRC (Trasporto Rapido Costiero), già approvato dal PSC e in costruzione, che collegherà Rimini e Riccione passando in contiguità alla ferrovia. Lo sbarco davanti alla stazione è stato spostato rispetto al vigente *Progetto Transit*, in funzione del nuovo edificio a ponte, in una semi-corte adiacente alla piazza di accesso alla stazione.



Ciò di cui si ha avuto premura è, dunque, il potenziamento della rete ciclo-pedonale, che in maniera capillare si occupa della strutturazione degli spazi aperti. Una gerarchia anche visiva è stata predisposta con il fine di rendere chiara e diretta la comprensione del nuovo impianto e per suggerire al visitatore le numerose possibilità di passeggio e svago.

### LA STRADA PORTICATA

Oltre a tematizzare architettonicamente le corti, si è provveduto a tematizzare i tre principali assi viari che organizzano il congiunto architettonico del comparto sud. Primo di essi è la strada porticata, che corre in direzione nordovest-sudest fra le due fasce di corti, collegando il parco dell'Ausa alla piazza di accesso alla nuova stazione. Essa è la più rappresentativa nel bilancio complessivo del progetto, e per tale motivo è stata destinata a raccogliere gli esercizi pubblici di maggior interesse e a più elevata frequentazione. Il portico, per quanto non particolarmente diffuso nella città di Rimini, è senza dubbio l'elemento in cui più si identifica la pratica urbana italiana; lungi dal dimenticare l'importanza della piazza per la nostra cultura, essa è oramai diffusa in qualsiasi angolo del globo. E se anche il portico è spesso utilizzato in contesti non italiani, raramente esso è ben sfruttato come lo è nei consolidati tessuti urbani delle città italiane. Dove c'è un portico c'è vita, specialmente se fuori piove; un pedone lo sa.

### LA RAMBLA

Se una successione di portici sono sembrati la soluzione migliore per permettere il riconoscimento di un'identità a una strada con un flusso veicolare minore e locale, quello che si è pensato per via Roma - mediamente trafficata e di non facile attraversamento per chi si muove a piedi o in bici - è di trasformarla in una *rambla*, elemento tipico delle città spagnole capace di generare un "luogo lineare" attraverso la modellazione dello spazio lasciato dall'apertura di una strada. Continuando a parafrasare le parole di Lilia Pagano tratte da *La strada, elemento unificante nella costruzione delle città*<sup>2</sup>, articolo apparso su Lotus 64 del 1989, la *rambla* ribalta il rapporto strada-edificazione (normalmente la configurazione del vuoto si basa sulla

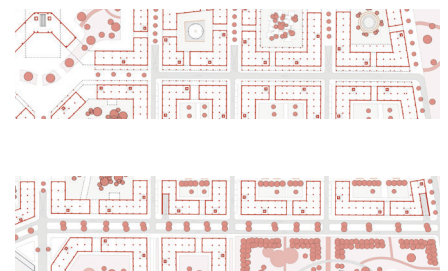


Fig. 16: La strada porticata.

Fig. 17: La rambla.

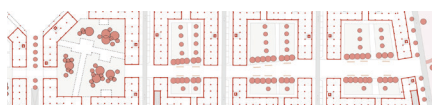


Fig. 18: L'asse pedonale.

Fig. 19: Vista d'insieme delle tre strade.

costruzione del suo intorno) concependo un'architettura del vuoto che riesce a imporsi sui margini divenendo lo strumento determinante l'unitarietà e riconoscibilità di un'intera porzione di tessuto urbano. Fu lo stesso Cerdà a rendere celebre la *rambla*, utilizzandola come elemento gerarchizzante dell'intera espansione di Barcellona. Per l'intervento riminese di via Roma si è fatto riferimento, in particolare, alla Rambla del Poble Nou, poiché funziona (come analizzato da Lilia Pagano) anche con i suoi 20 metri di sezione. I due sensi di marcia delle vetture sono separati da una fascia centrale attrezzata per lo "stare" in maniera simile a una piazza di città, con sedute, vegetazione e possibilità di disporre tavoli per bar e ristoranti. La sede carrabile è ristretta al minimo per ridurne la percezione e facilitare un attraversamento pedonale diffuso anziché puntuale. I parcheggi a raso sono aboliti per evitare rallentamenti al traffico, il parcheggio sarà possibile solo lungo le quattro traverse di penetrazione e solo su un lato. La grossa utenza parcheggerà nei piani interrati.

### L'ASSE PEDONALE

Terza spina dorsale dell'intervento è un asse pedonale che unisce in catena la fascia centrale di corti, ovvero il centro direzionale, il polo universitario e le tre corti residenziali in sequenza. Questo percorso pavimentato taglia le corti e le apre alla città; si crea così una concatenazione di spazi aperti che si fondono in un percorso comune. Un disegno del piano di calpestio ad opera dell'illustratore e artista grafico Davide Bart. Salvemini è inteso ad evidenziare proprio tali aspetti, conferendo alle tre corti in sequenza un'identità facilmente riconoscibile e propriamente calpestabile, con ispirazione tratta dal progetto di BIG (Bjarke Ingels Group), Topotek 1 e Superflex per il museo *Superkilen* di Copenhagen.

### IL PROGETTO DEL VERDE

Come già in parte spiegato, il progetto del verde pubblico nel comparto nord è unitario e si propone come legante diffuso per una vasta area urbana; nel comparto sud, invece, il verde pubblico è strutturato per fasce con andamento nordovest-sudest. Ogni parte o sub-sistema è

caratterizzata da una propria maniera di disporre le alberature, non si è lavorato approfonditamente sulle loro essenze quanto piuttosto su volumetrie e assialità. Ad esempio, le due fasce di parco che separano le corti rispettivamente dalla ferrovia e dal tessuto diradato esistente accanto all'anfiteatro sono contraddistinte da masse arboree che continuano il disegno volumetrico delle corti, questo sia per far riflettere sull'importanza anche urbana del verde pubblico, che per suddividere e scandire la longilinearità degli spazi i quali, altrimenti, rischierebbero di ridursi a cunei verdi poco attrattivi.

Alberi a macchia sono stati disposti anche nel comparto nord, per enfatizzare lo sbarco del nuovo edificio a ponte, in combinazione con filari ai bordi degli assi di prosecuzione delle vie esistenti. Il parco dell'Ausa si sviluppa lungo un percorso ciclo-pedonale dall'andamento sinuoso, allora qui gli alberi si densificano proprio avvicinandosi ad esso, ma senza geometrie troppo artificiali.

Ogni corte, poi, con un carattere autonomo nella progettazione dell'edificato, ha anche un'autonomia nel disegno del verde. Un solo grande albero per il Giardino d'Inverno, per esaltare la pianta centrale e la rigidità di questo spazio rispetto agli altri. Due filari di alberi importanti lungo la direttrice che tiene unite le tre Corti in Sequenza, forme "plumbee" per il Polo Universitario e false lottizzazioni per il Centro Direzionale.

## PROGRAMMA FUNZIONALE

Il programma funzionale preesiste al progetto architettonico solo nell'indicazione dei piani terra dedicati a servizi e attività pubbliche per tutta l'estensione dell'area di progetto; il suolo è di tutti, si potrebbe stigmatizzare così.

Per quanto riguarda la stazione, l'edificio esistente si è pensato di adibirlo ad autostazione, funzione che richiede meno spazi e si può inserire facilmente nell'edificio di testata; una sala d'aspetto di nuova costruzione sostituirà l'ala più estrema e degradata dell'edificio. Le nuove funzioni della stazione dei treni saranno accolte da una nuova

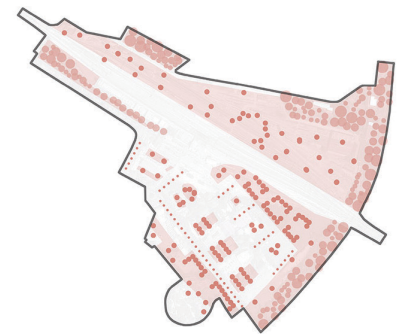
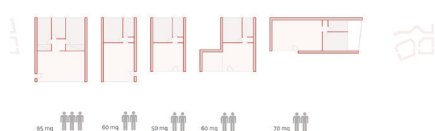
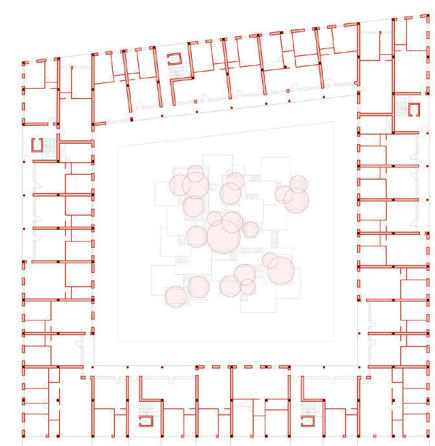
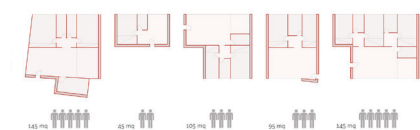
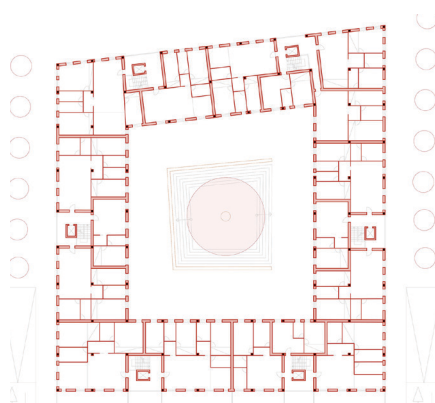


Fig. 20: Schema del verde.



Figg. 21, 22: Piano tipo del Giardino d'Inverno e abaco degli appartamenti.

Figg. 23, 24: Piano tipo dello Square e abaco degli appartamenti.

edificazione, prevalentemente vetrata, che ospiterà anche spazi commerciali medi e grandi e servizi di bar e ristorazione. L'edificio a ponte dovrà favorire quanto più possibile l'attraversamento dei binari, aperto, dunque, alla città.

Le indicazioni funzionali per le torri sono già state accennate: ai piani superiori al terra si prevede residenza temporanea e permanente (anche sociale), studentato e uffici. Lo stesso dicasi per le corti, a cui si aggiunge il discorso della tematizzazione.

## PROGETTAZIONE DELLE RESIDENZE

In scala architettonica si sono approfondite le tre corti a carattere più individuale, applicando al piano tipo di ogniuna di esse un diverso sistema di distribuzione fra quelli tipici della residenza. La disposizione del tracciato regolatore delle corti a 45° rispetto all'asse nord-sud, come insegna il Plan Cerdà di Barcellona, permette un buon orientamento solare degli ambienti interni in qualsiasi ala degli edifici e indipendentemente dalla disposizione delle zone notte verso l'interno o verso l'esterno delle corti. Anzi, si è proprio giocato sulla varietà delle possibili combinazioni e sull'eterogeneità degli affacci per favorire una spontaneità di rapporti e relazioni negli spazi comuni.

Il Giardino d'Inverno è servito da 6 vani scala puntuali che a loro volta danno accesso agli appartamenti; da 2 a 4 appartamenti per ogni vano scala. Questa è la soluzione più frequente fra quelle che si possono riscontrare nel campionario degli edifici residenziali, è anche la soluzione più flessibile, poichè permette diverse modulazioni degli appartamenti serviti, come dimostrato dal già citato progetto di ZigZagArquitectura per alloggi agevolati a Mieres e come accade anche nell'intervento di Carlos Ferrater al Villaggio Olimpico di Barcellona. Si è riuscito, infatti, a offrire una scelta di appartamenti molto ampia che va dai 45 mq ai 140 mq di superficie utile. Tutti godono di un doppio affaccio, sia sulla corte che sull'area esterna all'edificio, ad eccezione dei tagli più piccoli, 45 mq e 60 mq, che si affacciano solo all'interno. Questo assicura luminosità (la profondità è contenuta in 12 metri) e una buona ventilazione.



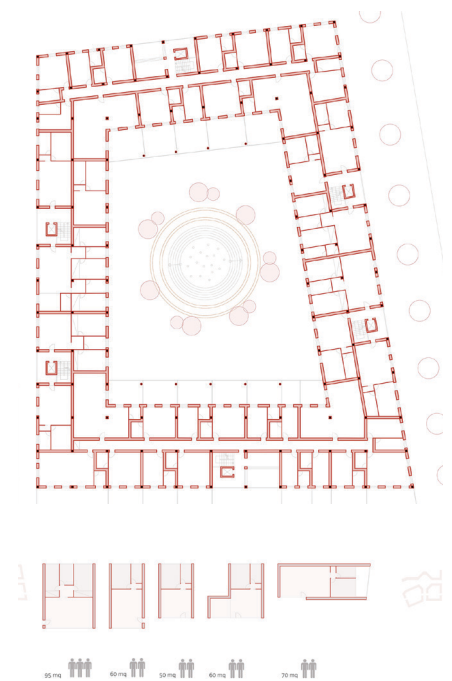
Per lo Square è stato adottato un sistema di distribuzione a ballatoio, molto adoperato nei progetti per residenze sociali a basso costo, soprattutto nel panorama nordico; si citano ad esempio *The Whale* dello studio Die Architekten Cie e *Piraeus* di Hans Kollhoff, entrambi parte della recentissima espansione della città di Amsterdam. Se il ballatoio permette di fare economia sui vani scala, un'eccessiva lunghezza dei corridoi per l'accesso agli alloggi può comportare situazioni di degrado sociale. Per mantenere una fruizione capace di generare delle sotto-unità di vicinato, si è scelto di mantenersi su un massimo di 7 appartamenti per ogni ballatoio. Traendo ispirazione ancora da *The Whale*, i piani si immaginano sfalsati nel loro rapporto esterno-interno per evitare l'inconveniente di una facciata interamente occupata da ballatoi. Gli appartamenti individuati vanno dai 50 mq ai 95 mq, una gamma più ridotta rispetto alla prima corte.

Nella terza corte studiata, il Patio, si è adottato un terzo sistema di distribuzione sui lati corti, pensando di adibirli a funzioni ricettive. La profondità dell'edificio è stata aumentata di due metri per inserire un corridoio centrale che dà accesso agli alloggi, camere che vanno da 21 mq a 55 mq e appartamenti (o suite) di 60 mq e 80 mq. Per i lati lunghi viene proposta una ricombinazione degli alloggi del Giardino d'Inverno.

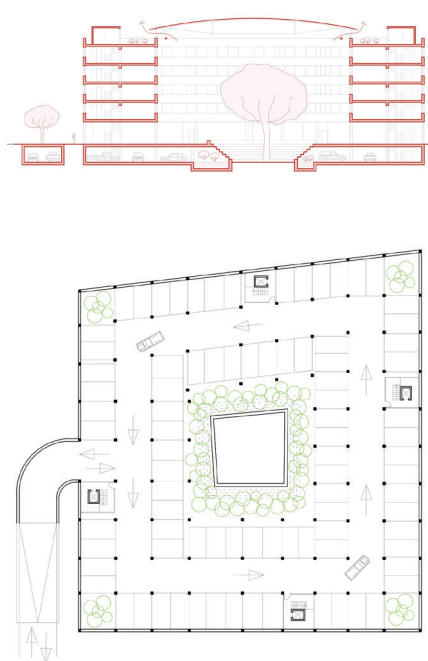
## IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

Tre delle quattro strade di penetrazione hanno su un lato una serie di parcheggi per i disabili e per le operazioni veloci, per un totale di 45 parcheggi. Tutti gli altri parcheggi sono interrati sotto il sedime delle corti. Le corti in sequenza 'f', 'g' e 'h' condividono una rampa di accesso e una di uscita, mentre le corti 'd' ed 'e' hanno una sola rampa a doppio senso, in comune. Le corti 'a', 'b' e 'c' sono indipendenti anche dal punto di vista dei parcheggi, per cui ogniuna è servita da una rampa a doppio senso di marcia.

La sezione trasversale mostra come il parcheggio interrato, che spesso è il "portale" di accesso all'edificio, ovvero il luogo in cui si sbarca



Figg. 25, 26: Piano tipo del Patio e abaco delle camere d'albergo.



Figg. 27, 28: Sezione del Giardino d'Inverno e pianta del piano interrato con i parcheggi.

all'interno della corte, sia stato trattato anch'esso con approccio architettonico e non meramente funzionalistico. Lo spazio che al centro della corte non è sfruttato dall'anello dei parcheggi, viene sfruttato per creare un dislivello nello spazio aperto soprastante. Una serie di sedute a gradoni permette al cortile interno di scendere fino al piano delle automobili, permettendo una comunicazione visiva, l'ingresso di luce naturale e la possibilità di una ventilazione naturale nell'interrato e, per finire, la possibilità a questo punto di creare delle piccole aree verdi anche sottoterra, evitando la percezione del parcheggio come di uno spazio sgradevole e rendendo subito chiara l'impostazione di un comparto urbano che non si impone con violenza né sulla natura, né sull'uomo. Al centro del piano interrato si avranno anche le vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, che possono, così, contenere eventuali esondazioni in maniera più efficace. Il dislivello del piano terra è pensato anche per creare spazi più intimi all'interno delle corti.



## BIBLIOGRAFIA

Adams R. - *Denver: A Photographic Survey of the Metropolitan Area*, Boulder, CO, Colorado Associated University Press, 1977

Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Le proposte dell'ANCE*, 2012

Id., Centro Studi Investimenti Sociali (CENSIS) - *Un piano per le città, Trasformazione urbana e sviluppo sostenibile, Materiali per una riflessione a tutto campo*, 2012

Augé M. - *Nonluoghi*, Milano, Elèuthera, 2009

Bagliani M., Contu S., Battaglia M., Martini F., Clément J.C. - *Tecniche e principi ecologici dell'abitare, L'Impronta Ecologica nella valutazione degli impatti dell'edilizia residenziale*, Torino, IRES Piemonte, 2009

Basilico G. - *L.R.19/98, La riqualificazione delle aree urbane in Emilia-Romagna*, Bologna, Editrice Compositori, 2001

Bauman Z. - *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity, 2000, trad. it. di Minucci S. *Modernità liquida*, Roma/Bari, Laterza, 2011

Brower D. R., Chapple S. - *Parlino le montagne, scorrono i fiumi*, Torino, Blu edizioni, 2003

Comune di Rimini, Assessorato mobilità, lavori pubblici e qualità urbana, Assessorato alle politiche ambientali - *Piano generale del sistema fognario del Comune di Rimini*, 2010

De Carlo G. - *Questioni di architettura e urbanistica*, Rimini, Maggioli, 2009

De Santi A. - *Rimini nel secondo dopoguerra, Trasformazioni urbane e modelli di città*, Cesena, Società Editrice Il Ponte Vecchio, 2008

European Environment Agency (EEA) - *EEA Report No 11/2006, Land accounts for Europe 1990–2000, Towards integrated land and ecosystem accounting*, 2006

Finiguerra D. - *8 mq al secondo, salvare l'Italia dall'asfalto e dal cemento*, Bologna, Emi Editrice Missionaria Italiana, 2014

Fondo Ambiente Italiano (FAI), World Wildlife Fund (WWF) - *TERRA RUBATA, Viaggio nell'Italia che scompare, Le analisi e le proposte di FAI e WWF sul consumo del suolo*, 2012



- Gardi C., Dall'Olio N., Salata S. - *L'insostenibile consumo di suolo*, Monfalcone (Gorizia), EdicomEdizioni, 2013
- Gianni A., Satta L. - *Dizionario italiano ragionato*, Firenze, D'Anna-Sintesi, 1988
- Guerra T. - *Progetti sospesi*, Villa Verucchio (Rimini), La Pieve Poligrafica Editore, 2010
- Hui C. - *Carrying capacity, population equilibrium and environment's maximal load*, in «Ecological Modelling», 192, Elsevier, 2006, pagg. 317–320
- Indovina F. - *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) - *Il consumo di suolo in Italia*, 2014
- Legambiente - *Il consumo delle aree costiere italiane*, 2013
- Negri Zamagni V. - *Sviluppo economico e trasformazioni sociali a Rimini nel secondo novecento*, Rimini, Pietroneno Capitani Editore, 2002
- Osservatorio Nazionale sui Consumi di Suolo (ONCS) - *Primo rapporto*, 2009
- Vicari Haddock S. - *Questioni Urbane*, Bologna, LI.PE, 2013
- Wackernagel M., Rees W. - *L'Impronta Ecologica*, Milano, Edizioni Ambiente, 1996
- World Wildlife Fund (WWF) - *Cemento coast to coast: 25 anni di natura cancellata dalle coste italiane*, 2014

## SITI INTERNET

Christopher St. John, *Brooklyn Grange – A New York Growing Season*, 2013.  
< <http://vimeo.com/86266334>> (15 novembre 2014)

Enciclopedia libera Wikipedia - *Consumo di suolo*,  
< [http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo\\_di\\_suolo](http://it.wikipedia.org/wiki/Consumo_di_suolo)> (20 ottobre 2014)

Gambaro F. - *Parla Augé, Cosa resta dei miei non-luoghi*, articolo apparso in «La Repubblica», 31 ottobre 2007,  
<<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2007/10/31/parla-auge-cosa-resta-dei-miei-non-luoghi.html>> (20 ottobre 2014)

Maltese C. - *Rimini ricca e allegra si vende e si nasconde*, in «La Repubblica», 21 marzo 2007,  
<<http://www.repubblica.it/2007/01/sezioni/politica/inchiesta-citta/potere-rimini/potere-rimini.html>>  
(22 ottobre 2014)

Id. - *Living Planet report WWF*, 2014, WWF Italia - *LPR 2014 sintesi in italiano*, in «wwf.it», 30 settembre 2014,  
<<http://www.wwf.it/news/?10840/Living-Planet-report-WWF-2014>> (22 ottobre 2014)

## BIBLIOGRAFIA capitolo 1.1

Baldeweg, J.N. 1984, *Recupero dei mulini di Murcia*, «Casabella» (CDXCVIII).

Bondonio, A., *et al.* 2005, *Stop&Go, Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, Trenta casi studio*, Firenze: Alinea

Brandolini, S., Croset, P.A. 1984, *Strategie della modificazione* «Casabella» (CDXCVIII).

Crosta, S. 1990, *Dismissione: la costruzione del problema*, «Rassegna» (XLII).

Crotti, S. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).

Dal Co, F., Mazzariol, G. 2005, *Carlo Scarpa, 1906 1978*, Milano: Electa

Gregotti, V. 1984, *Modificazione*, «Casabella» (CDXCVIII)

Kunzmann, K.R. 1990, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, «Rassegna» (XLII)

Olmo, C. 2002, *La città e le sue storie*, in C.Mazzeri (a cura di), *La città europea del XXI secolo, Lezioni di storia urbana*, Milano:Skira

Secchi, B. 1984a, *Le condizioni sono cambiate*, «Casabella» (CDXCVIII),

Secchi, B. 1984b, *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, «Casabella» (DIII)

Sposito, C. 2012, *Sul recupero delle aree industriali dismesse, tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Savignano sul Rubicone: Maggioli Editore

Ungers, O. M. 1984, *Modificazione come tema*, «Casabella» (CDXCVIII)

Zlonicky, P. 1990, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII).

P. Crosta, P. 1990, *Dismissione: la costruzione del problema*, «Rassegna» (XLII)

S. Crotti, *Luoghi urbani ritrovati*, «Rassegna» (XLII) in “Rassegna”, n° 42, giugno 1990

V. Gregotti, *Modificazione*, in “Casabella” n. 498, gennaio 1984

K.R. Kunzmann, *Le politiche nel riuso della Ruhr*, in “Rassegna”, n° 42, giugno 1990

C. Olmo, (2002), *La città e le sue storie*, in C.Mazzeri (a cura di), *La città*

## BIBLIOGRAFIA capitolo 1.13

- Battilani, P. 2009, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna: Il Mulino
- Benjamin, W. 1983, *I passages di Parigi*, a cura di R. Tiedemann, Torino: Einaudi 2007 (1983<sup>1</sup>), traduzione di Gianni Carchia, *Das Passagen-Werk*, a cura di R. Tiedemann, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1983 (1935<sup>1</sup>)
- Coccia, L. (a cura di) 2012, *Architettura e turismo*, Milano: FrancoAngeli
- Farina, F. (a cura di) 1995, *Le sirene dell'Adriatico: 1850-1950: riti e miti balneari nei manifesti pubblicitari*, Milano: Motta
- Istituto per i beni culturali della Regione Emilia-Romagna, 1986, *Colonie a mare il patrimonio delle colonie sulla costa romagnola quale risorsa urbana e ambientale*, Casalecchio di Reno: Grafis
- Orioli, V. (a cura di) 2012, *Milano Marittima 100: paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Milano: Mondadori
- Orioli, V. (a cura di) 2013, *Spiagge urbane: territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, Milano: Mondadori
- Pacoda, P. 1986, *Riviera Club Culture. La scena dance nella metropoli balneare*, Coriano: NdA Press
- Ricca, L. (a cura di) 2012, *Sguardi sulle città in trasformazione. Atti del Convegno Bologna, 7 aprile 2011*, Imola: La Mandragora
- Turri, E. 2004, *La megalopoli padana*, Venezia: Marsilio
- Coccia, L. (a cura di) 2012, *Architettura e turismo*, Milano: FrancoAngeli
- Veggiani, A. , “Le gresse del mare. Vicende geologiche, evoluzione e popolamento della fascia costiera romagnola tra Cesenatico e Cattolica”, in *Amare la costa gioiosa*, numero monografico di “Parametro” n.



110

Venturi, R. 1980, *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Bari: Dedalo traduzione di Raffaele Gorjux e di Margherita Rossi Paulius, *Complexity and Contradiction in Architecture*, New York, The Museum of Modern Art, 1966

Zardini, M., Alebbi, V., Pigozzi, L. 2006, *NoMare. Nascita e sviluppo della metropoliriviera*, Bologna: Editrice Compositori

## BIBLIOGRAFIA capitolo 2.1

De Giovanni, A. 1979, *Rimini aperta*, Rimini: Maggioli Editori

Farina, F. 1997, *Uno sguardo sul ponte*, Rimini: Ramberti Arti Grafiche

Farina, F. 2003, *Una costa lunga due secoli. Storia della riviera di Rimini*, Rimini: Panozzo

Gobbi G., Sica P. 1982, *La città nella storia d'Italia. Rimini*, Bari: Editori Laterza

Pasini, G. P. 1995, *La vecchia Rimini*, Bologna: Specimen Grafica Editoriale

Mucelli, E. 2009, *Colonie di vacanza italiane degli anni '30*, Firenze: Alinea









URBANO

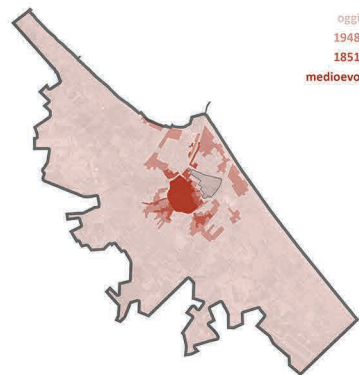
SOCIALE

NATURALE

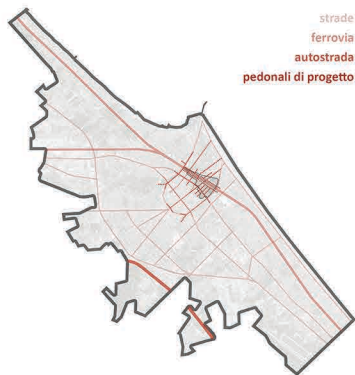
TERRITORIALE

SUOLO

RIMINI



espansione



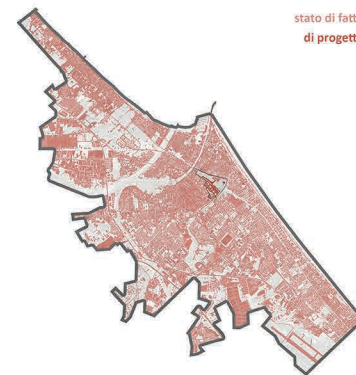
flussi



verde

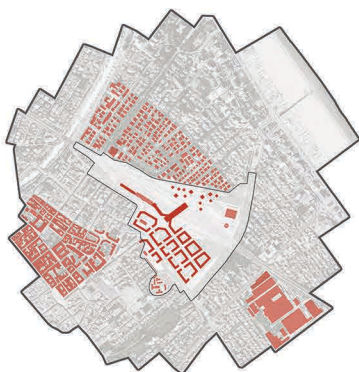


strategie

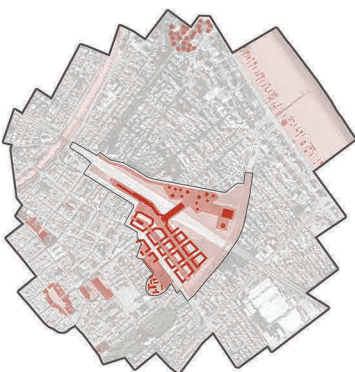


impermeabilizzazione

CENTRO E MARINA



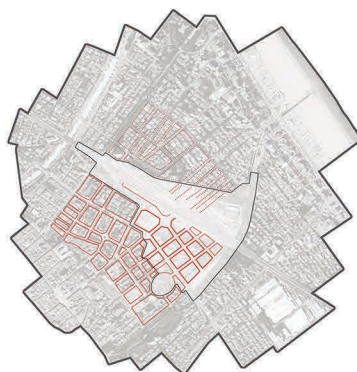
tipi



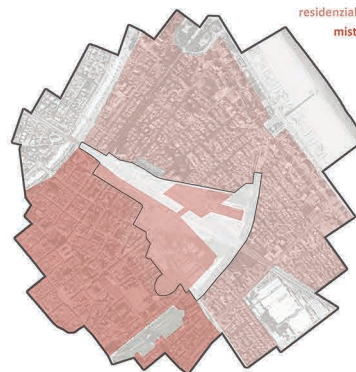
polarità



verde

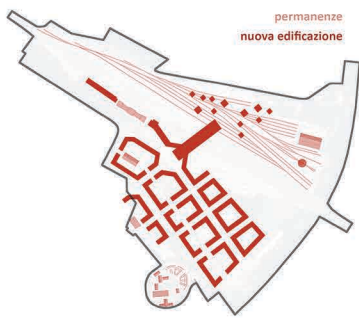


tessuti

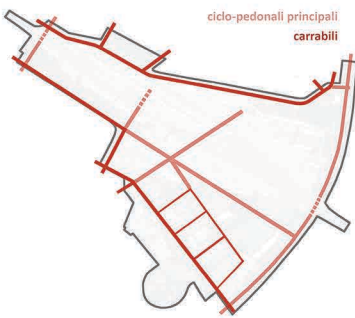


usi

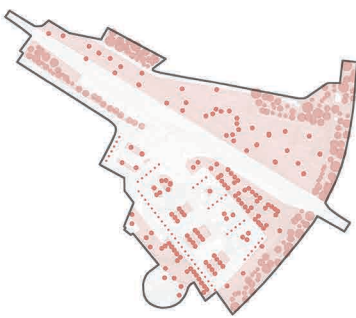
PROGETTO



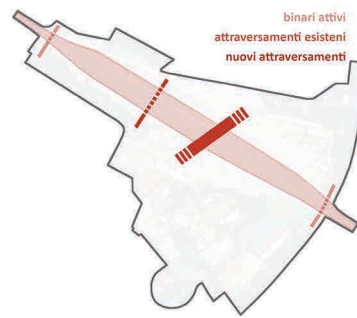
ristrutturazione



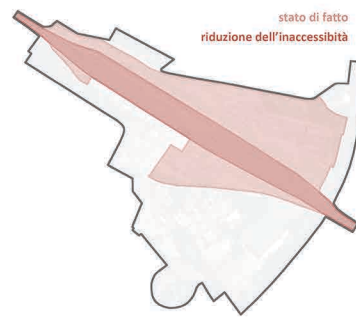
percorsi



verde

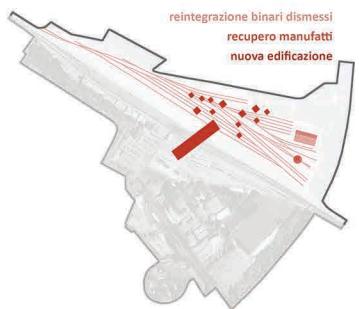


cesura

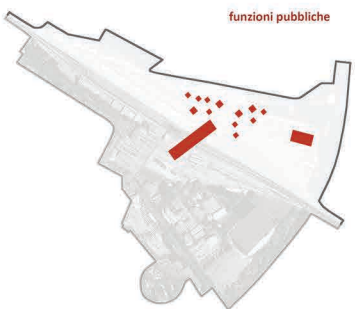


ferrovia

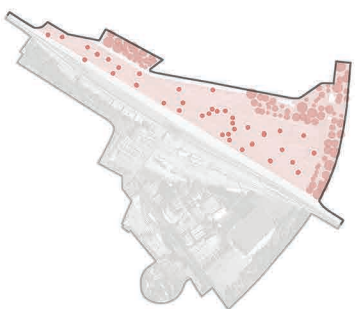
AREA NORD



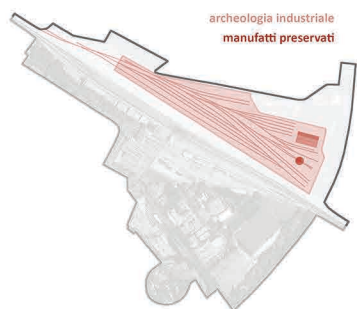
ristrutturazione



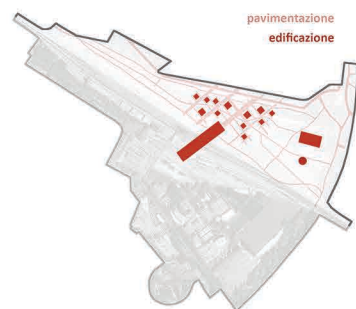
pubblico



verde

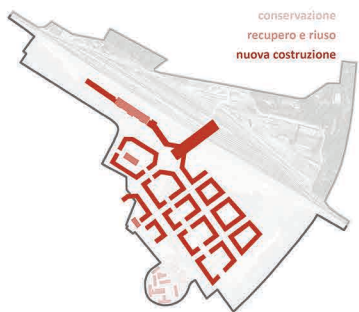


rigenerazione

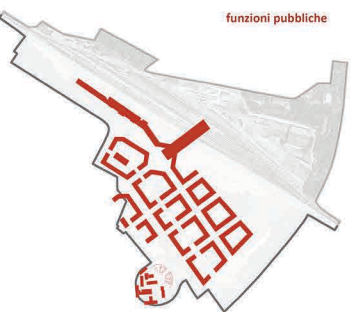


impermeabilizzazione

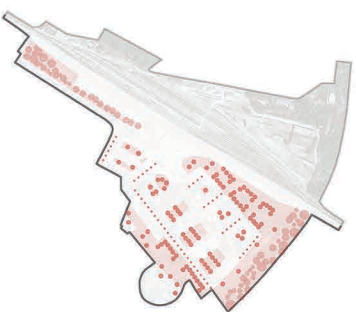
AREA SUD



ristrutturazione



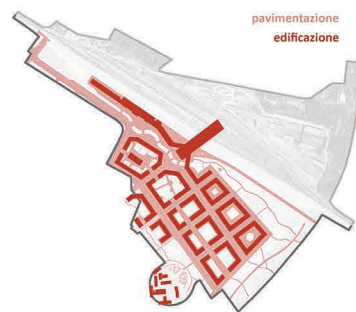
pubblico



verde

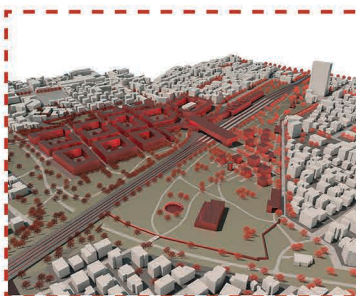
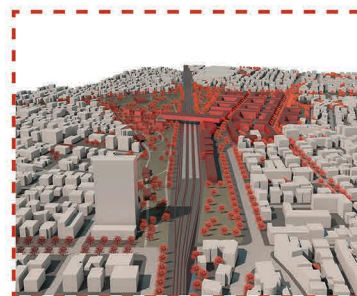
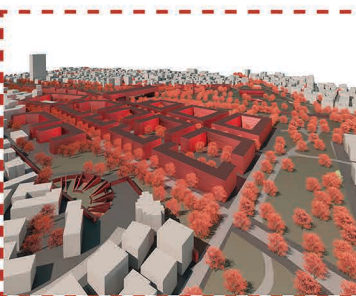
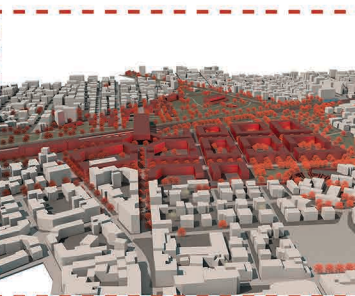
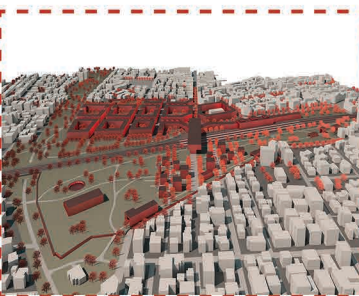


rigenerazione



impermeabilizzazione

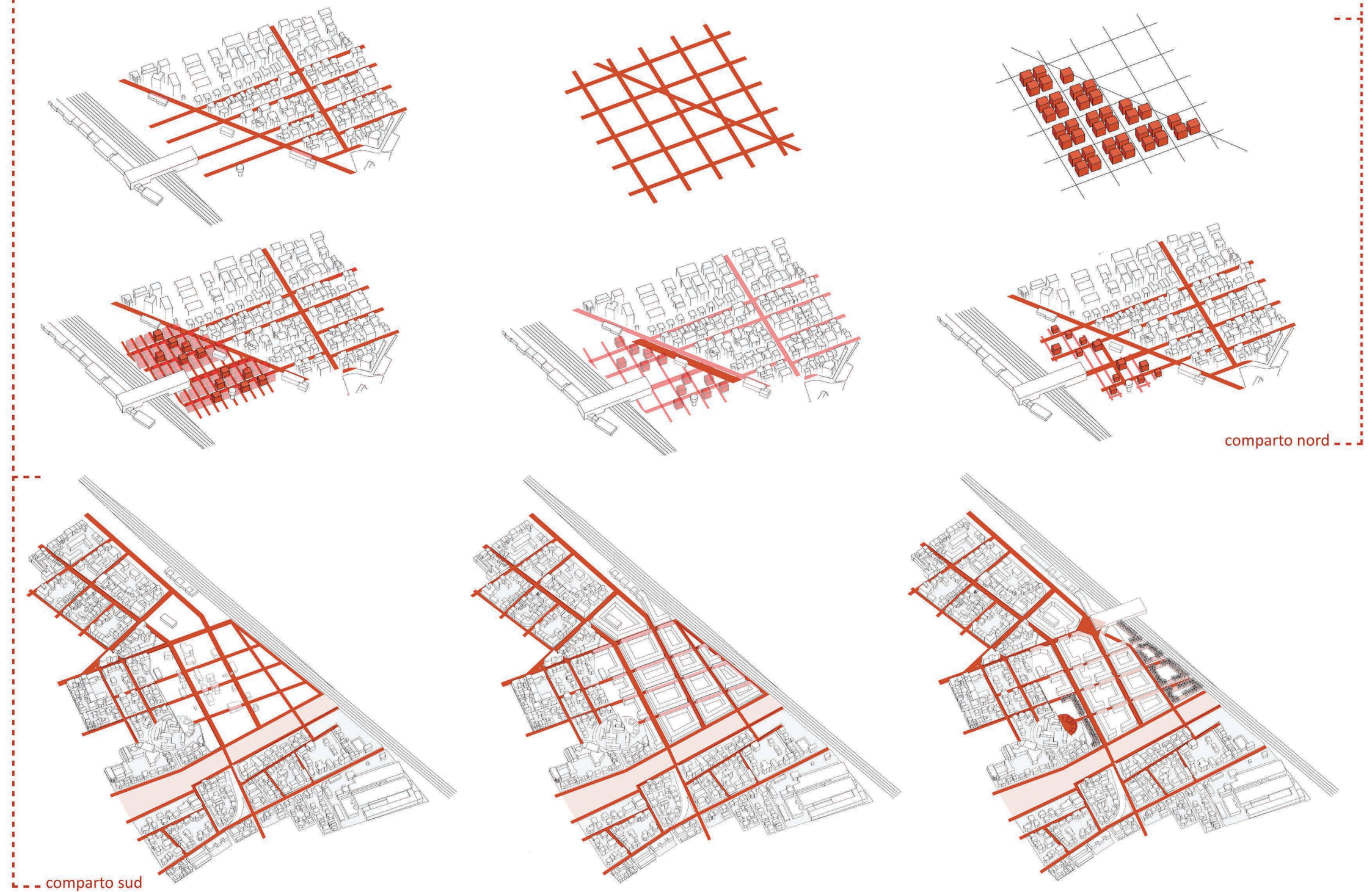
SUGGERIMENTI







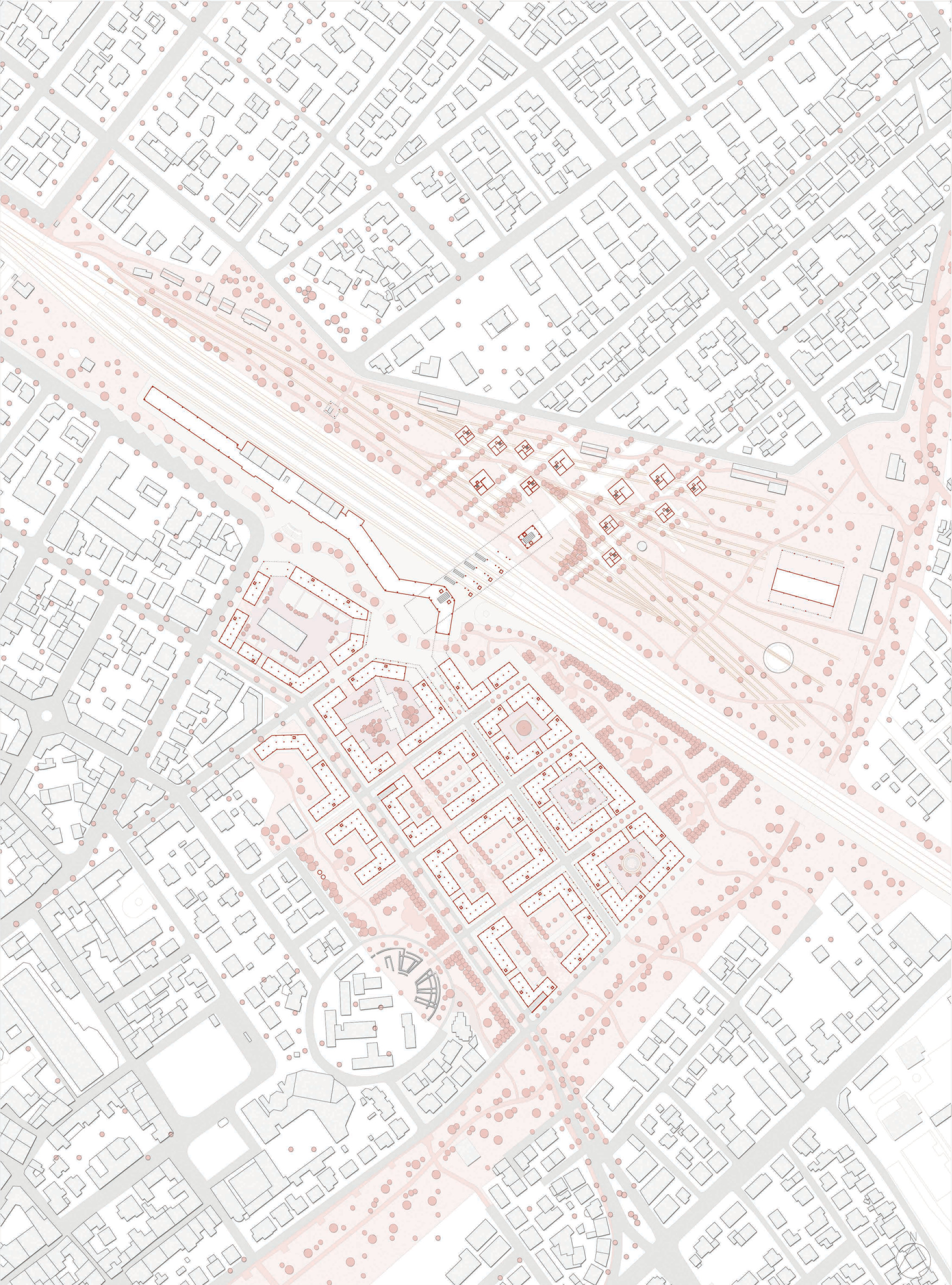
PLANIVOLUMETRICO



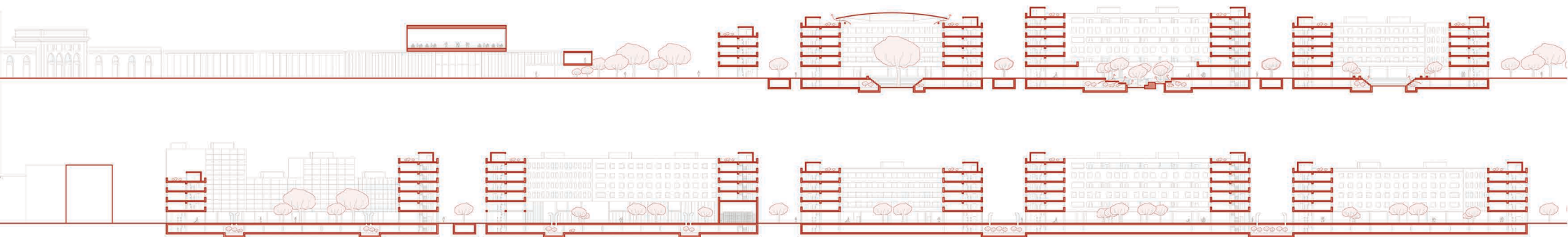
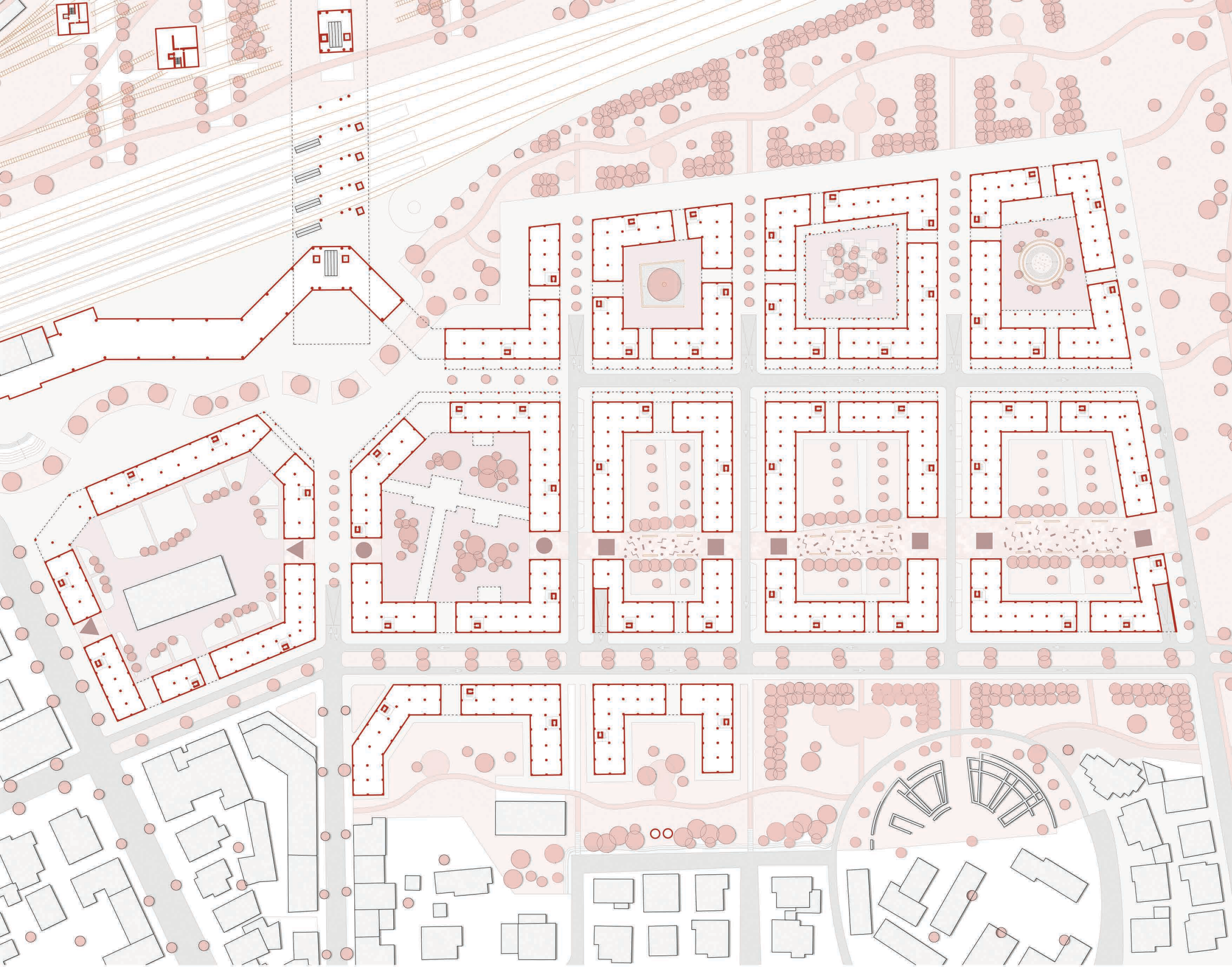
comparto nord

comparto sud









#### GIARDINO D'INVERNO

ORIGINARIAMENTE È UN'ESPANSIONE DELL'ABITAZIONE NOBILIARE; SI EVOLVE COME CONTENITORE DI ATTIVITÀ PUBBLICHE NEI CLIMI FREDDI, PUNTO DI RIFUGIO E RIFERIMENTO NELLE GIORNATE DI MALTEMPO. LA COPERTURA PUÒ ESSERE TOTALMENTE O PARZIALMENTE APRIBILE, CONFERENDO AL DISPOSITIVO UNA NOTEVOLE FLESSIBILITÀ DI UTILIZZO E CREANDO LA POSSIBILITÀ DI UN'ARIEGGIAMENTO NATURALE.



#### SQUARE

IL TERMINE INDICA UNA PIAZZA DI FORMA QUADRANGOLARE ABBRICCHITA DA VEGETAZIONE E SPAZI APERTI RICREATIVI; SI È EVOLUTO DA AREA SEMIPRIVATA A SPAZIO PUBBLICO ABOLENDO LE RECINZIONI CHE IN PASSATO SUELEVANO DELIMITANDOLO. IN QUESTO PROGETTO SI SPINGE ULTERIORMENTE L'APERTURA FRA RESIDENZE E CORTE CENTRALE, DOTANDO LE FACIATE INTERNE DI BALCONI, CHE VANNO A IMPLEMENTARE ANCHE LA DOTAZIONE DI VERDE.



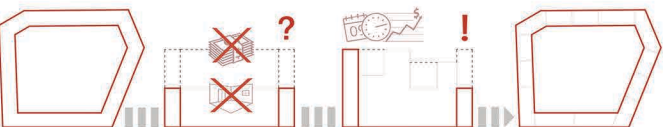
#### PATIO

NELL'ACCEZIONE COMUNE È UN AMPIO CORTILE INTERNO CARATTERISTICO DELL'ARCHITETTURA SPAGNOLO E SUDAMERICANA CIRCONDATO DA UN LOGGIATO SU CUI SI APRONO GLI SPAZI DELLA CASA; SOLITAMENTE AL CENTRO VI È UNA FONTANA. IL PROGETTO DISPONE PROFONDE TERRAZZE (CHE AL PIANO TERZA POSSONO PROTEGGERE BAR E RISTORANTI) SUI DUE LATI CORTI DEL PATIO ALLUNGATO, PER FARLO TENERE A UNA FORMA PIÙ ARMONICA.



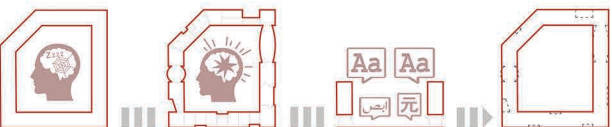
#### CENTRO DIREZIONALE

OLTRE A PREVEDERE IL RECUPERO E RIUSO DI UN MANUFATTO ESISTENTE AL CENTRO DELLA CORTE COME SALA POSIVAMENTE, SI È RAGIONATO SULLA VARIABILITÀ DELLE ALTEZZE EDIFICATE PER INTERVENIRE IN MAGGIORE ARMONIA CON IL CONTESTO, MOLTIPLICARE L'ETEROGENEITÀ DELLE VISTE, OTTIMIZZARE L'INGRESSO DELLA LUCE E, SOPRATTUTTO, PREDISPORRE LA STRUTTURA A UN EVENTUALE AMPLIAMENTO FUTURO.



#### POLO UNIVERSITARIO

IL PROGETTO DI QUESTA CORTE MIRA A CREARE UN FRONTE STRADA (PANI PRIMO E TERZO) VIGILANTEMENTE PARAGGIUSTICO, CON RACCIATE SUDOTTE DEI VOLUMI CHE APPARTENGONO I QUALI A LORO VOLTA SONO DETERMINATI DALLE DIVERSE FUNZIONI CHE OSPITANO ALL'INTERNO. OLTRE IL SECONDO PIANO, INVECE, SI RICOMPONE L'UNITÀ DI PROGETTO CON UNA FASCIA CONTINUA DI SPAZI DESTINATI A UFFICI E AULE UNIVERSITARIE.

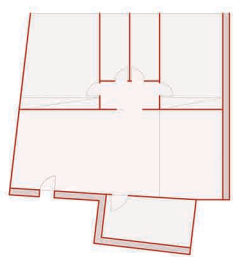
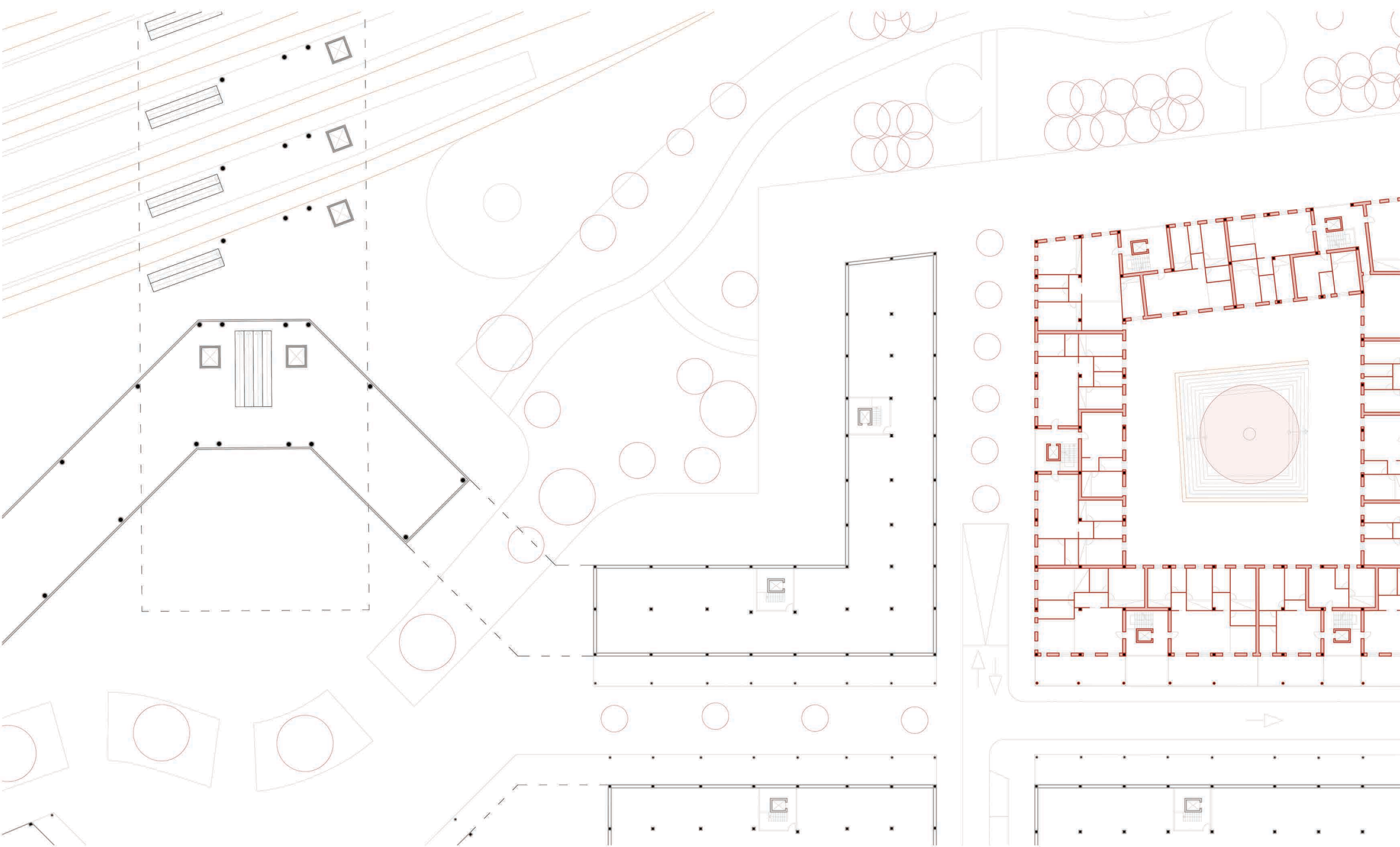
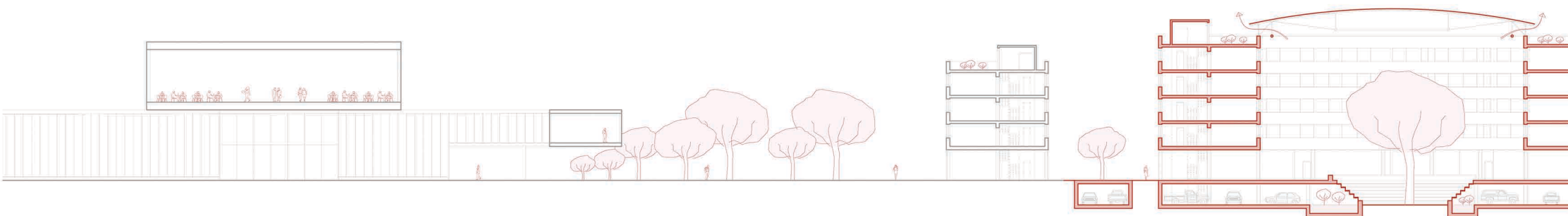
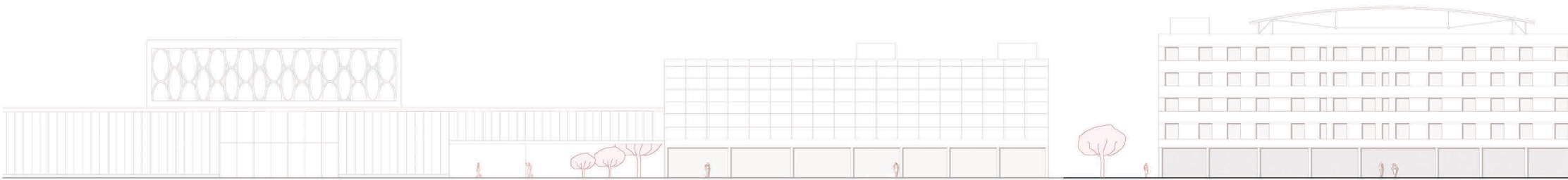


#### CORTI IN SEQUENZA

LE TRE CORTI SINTETIZZANO I CARATTERI FONDANTI DI QUESTO PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE URBANA: LA CREAZIONE DI UNA MAGLIA VARIATA ORTOGONALE, CHE DIVERGE DALLE ESPANSIONI OTTOCENTESCHE PER LA CAPACITÀ DI ADATTARSI ALLA MORFOLOGIA DI UN TERRITORIO URBANO GIÀ ESISTENTE. LE CORTI SONO UNITE DA UN PASSAGGIO PEDONALE INTERNO CHE RIBALTA IL CARATTERE ORIGINARIAMENTE PRIVATO DI QUESTO SPAZIO.



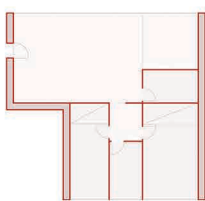




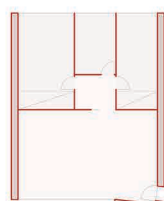
145 mq



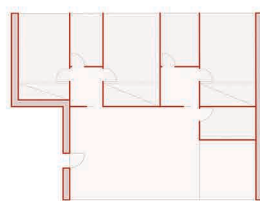
45 mq



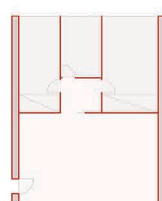
105 mq



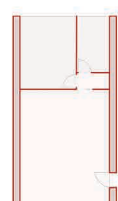
95 mq



145 mq



95 mq



60 mq

